

CHERBOURG

PORT DE COMMERCE

Thèse pour le Doctorat
soutenue publiquement le 8 Mars 1937
à 14 heures

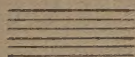
par

RENÉ CHEVREUIL

Docteur en Droit

Président : M. William OUALID

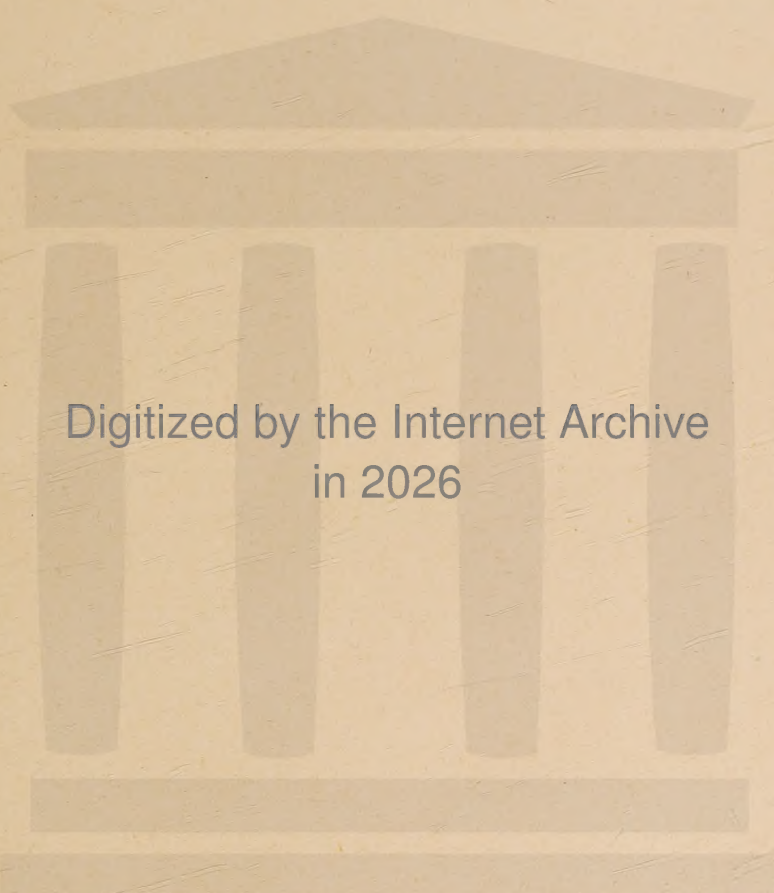
Suffragants { M. Roger PICARD.
M. Henri NOYELLE.



Imprimerie et Papeterie de Normandie
OZANNE & C^{ie}

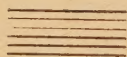
16 à 22, Rue des Rosiers, CAEN

—
1937



Digitized by the Internet Archive
in 2026

CHERBOURG
PORT DE COMMERCE



UNIVERSITÉ DE PARIS

FACULTÉ DE DROIT

THÈSES DE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation
ni improbation aux opinions émises dans les
thèses ; ces opinions doivent être considérées
comme propres à leurs auteurs.

CHERBOURG

PORT DE COMMERCE

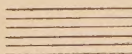
Thèse pour le Doctorat
soutenue publiquement le 8 Mars 1937
à 14 heures

par

RENÉ CHEVREUIL

Docteur en Droit

Président : M. William OUALID
Suffragants { M. Roger PICARD.
 { M. Henri NOYELLE.





INTRODUCTION

Pour le grand public, Cherbourg est uniquement un port de guerre sur la Manche, et son nom évoque une rade fermée d'une longue digue, à l'intérieur de laquelle s'abritent des croiseurs, des torpilleurs, des sous-marins. Et cependant, le visiteur de Cherbourg, à l'heure présente, est peut-être plus frappé par les majestueux paquebots qui peuplent la rade et s'alignent le long du quai de France que par les bâtiments militaires qui, Cherbourg ne possédant plus guère que des sous-marins, sont pour la plupart au mouillage dans les bassins de l'arsenal, et par la gare maritime toute récente que par l'arsenal déjà ancien.

Cherbourg possède, en effet, à l'heure actuelle un port de commerce et une gare maritime, peut-être la plus moderne et la mieux aménagée du monde entier.

Une question vient naturellement à l'esprit : comment se fait-il que Cherbourg, port de guerre, soit devenu port de commerce ? N'y a-t-il pas antinomie entre la fonction de port de guerre et la fonction de port de commerce en un même lieu.

L'on a beaucoup discuté sur les avantages et inconvénients de ces ports que l'on pourrait qualifier de gémisés, c'est-à-dire unissant leur fonction militaire à la fonction commerciale. « Le commerce est naturellement ennemi de la guerre, écrivait Alexis de Tocqueville, et il est presque sans exemple que les navires marchands viennent se placer en grand nombre à côté des vaisseaux de l'Etat. »

« Les ports mixtes, disait Forfait, sont encore plus difficiles à distribuer que les grands ports ou ports de Roi — ports de guerre — et les ports marchands, parce que c'est déjà un grand inconvénient que d'avoir à concilier les mouvements de la Marine Commercante avec ceux de la Marine Militaire ; et toutes choses égales d'ailleurs, le port mixte sera d'autant mieux projeté qu'il ressemblera plus à deux ports réellement distincts, l'un destiné uniquement pour les opérations paisibles et lucratives du négoce, l'autre pour les expéditions tumultueuses de la guerre ».

Mais si l'on a admis pendant longtemps l'incompatibilité des ports de guerre et des ports de commerce, les événements du dernier conflit ont, au contraire, montré, tant en France que hors de France et notamment à Bizerte et à Salonique, les énormes avantages que les ports de guerre peuvent retirer de la présence à leur côté des ports de commerce qui en constituent le très utile complément.

S'il y avait eu réellement incompatibilité entre le port militaire et le port de commerce, c'est bien en temps de guerre que l'on aurait dû trouver le maximum d'inconvénients puisque, c'est en de telles circonstances que le port de guerre remplit véritablement sa fonction. Or, le rôle commercial qu'a joué Cherbourg pendant la guerre a fourni un gros appui à la thèse de la coexistence possible dans un même lieu du port de guerre et du port de commerce.

Au début des hostilités, les ports du Havre et de Rouen se trouvèrent très encombrés, aussi le port de Cherbourg servit d'abri à des quantités importantes de navires de tous tonnages, on en a compté jusqu'à 100 et 120 ensemble. Et cependant, à ce moment, par suite des mesures de protection contre les sous-marins, la moitié de la rade seulement était utilisable.

Il faut noter que, pendant les années de conflit, on apporta au port de commerce de très grands aménagements, on dragua l'entrée du grand bassin de radoub, le nouveau port en eau profonde du Homet fut mis en service, dans la partie Ouest de la rade fut créé le port pétrolier, donnant toutes facilités aux navires d'un tirant d'eau de 11 mètres d'effectuer leurs opérations rapidement et en toute sécurité.

On a donc ainsi la preuve que, par une collaboration étroite et féconde, les deux marines militaire et commerciale peuvent, sans entraves ni gêne mutuelles, concourir à la prospérité d'un port de commerce, de Cherbourg en l'occurrence.

Les grands travaux effectués au port de Cherbourg dans un but commercial ne pourraient en cas de conflit que d'être d'une grande utilité au port de guerre.

Les conflits modernes nécessitent un tel déploiement de forces qu'une armature militaire seule reste en état d'infériorité si elle ne trouve pas à côté d'elle de solides bases économiques.

Dans les lieux où, comme à Cherbourg, les deux organismes port militaire et port de commerce sont réunis, la coopération des forces militaires et

économiques revêt un intérêt primordial : une collaboration étroite est indispensable.

*
* * *

La principale raison qui a fait choisir Cherbourg comme port d'escales par les compagnies transatlantiques et donc lui donner sa principale activité commerciale, c'est sa situation géographique absolument unique. Cherbourg possède une position maritime exceptionnelle et les avantages de sa rade sont incomparables. A l'extrémité du Cotentin « qui se détache du tronc continental, comme un rameau brisé », Cherbourg commande les routes qui mènent de l'Atlantique à la Mer du Nord.

Vidal de la Blache, dans son magnifique tableau de la France, a ainsi dépeint la fonction naturelle dévolue au littoral du Cotentin :

« Les navigateurs saxons et scandinaves, dit-il, le rencontraient devant eux, dans leurs expéditions vers le Sud comme aujourd'hui les paquebots venus de l'embouchure de l'Elbe et du Weser dans leur trajet vers l'Amérique. »

En effet, à l'heure actuelle, comme autrefois pour les pirates du Nord, Cherbourg est devenu « l'Auberge de la Manche », ainsi que l'a si bien dénommée Vauban et sa position « audacieuse » a été très bien appréciée, après les voiliers d'autrefois par les paquebots modernes.

Mais si Cherbourg possédait une situation géographique exceptionnelle, la main de l'homme a dû s'employer activement pour y construire le grand port qui existe actuellement. Comme l'a dit M. Gauvain : « Cherbourg représente une création artificielle, une lente conquête de l'homme sur la nature. Conquête difficile, car si Cherbourg jouissait d'une situation géographique de toute première importance, en face de l'Angleterre, à l'extrémité de cette longue digue naturelle qu'est le Cotentin et au centre du couloir que forme la Manche, il occupait l'estuaire vaseux d'une petite rivière, placé en bordure non d'un havre, mais d'une baie largement ouverte du côté du Nord, sur un littoral particulièrement exposé à la violence des vagues, il ne procurait aucun abri commode et ne pouvait ni recevoir ni défendre la flotte qui serait venue y chercher asile. »

En somme, à une position géographique unique, il a fallu apporter le complément que la nature n'avait pas accordé. Il a fallu construire l'abri qui manquait, et qui était nécessaire pour tirer parti de cette situation géographique. Mais la navigation a des besoins bien changeants, à ces besoins on

a dû s'adapter par des améliorations successives. On a dû pourvoir aux courants multiples, à la circulation intensifiée, à la capacité et aux tirants d'eau amplifiés.

Ceci est toute l'histoire du port de Cherbourg et des travaux qui ont fait d'un refuge médiocre et étroit pour caboteurs à l'embouchure d'un ruisseau fangeux, un port sûr et spacieux en eau profonde, accessible aux plus grands navires.

Cherbourg est ainsi devenu, grâce au travail humain, qui a su profiter de conditions naturelles favorables, en même temps qu'un de nos grands ports de guerre, un port de commerce pour les marchandises et les débouchés du trafic transatlantique, et le port de vitesse par excellence.

Cette histoire de Cherbourg est paradoxale et un peu déconcertante. Les premiers travaux, conçus et exécutés dans un dessein principal de protection nationale, auront servi surtout à l'essor commercial et contribué puissamment à un rapprochement plus étroit entre les peuples et les continents.

*
* *

On considère en général, actuellement, qu'un port moderne doit, pour obtenir un parfait développement, être placé aussi avant que possible dans l'intérieur des terres, posséder un réseau fluvial ou ferré rendant faciles les communications avec l'arrière pays. Tels sont Hambourg, Brême, Rotterdam, Anvers ; Cherbourg, lui, ne remplit aucune de ces conditions : sa position est aussi avancée que possible dans la mer, les communications très faciles par mer à l'extérieur le sont très peu par terre à l'intérieur, et voici que l'on établit à Cherbourg un port de commerce outillé et installé de la façon la plus moderne, destiné à un trafic commercial important principalement avec l'Amérique. Cette conception est-elle chimérique ? Fait-elle violence à la nature des choses ? Est-elle compatible avec les possibilités économiques ? Autant de questions très difficiles à résoudre, que seul l'avenir solutionnera de façon définitive, contentons-nous ici de poser la question de Cherbourg port de commerce.

PLAN

PREMIÈRE PARTIE. — Etude historique du Port et du Commerce
Cherbourgeois.

DEUXIÈME PARTIE. — Situation actuelle du Port. — Description
des Ouvrages.

TROISIÈME PARTIE. — Fonction économique du Port. — Ses
trafics.

PREMIÈRE PARTIE

Etude Historique du Port et du Commerce de Cherbourg

CHAPITRE PREMIER

Origines du Port et du Commerce Cherbourgeois

*« La meilleure manière de savoir ce que
l'on peut devenir, n'est-ce-pas de savoir
ce que l'on a été ? » (1)*

« La destinée de Cherbourg au cours des âges et jusqu'à nos jours a été essentiellement militaire. Château-fort au Moyen-Age, port de guerre au XVIII^e siècle, grand arsenal et base navale au XIX^e siècle, Cherbourg n'a pas cessé de monter la garde au bord de la Manche, mais cette fonction n'a jamais exclu une certaine activité commerciale. » (2)

L'extrême pointe du Cotentin est constituée de roches très escarpées. A peu près à égale distance de la pointe de Barfleur et du Cap de La Hague, l'on trouve une vaste baie, comprise entre les pointes de Querqueville et de l'Ile Pelée, divisée elle-même en deux anses séparées par la pointe

(1) Eugène Liais.

(2) Gidel.

du Homet, l'Anse de Saint-Anne à l'Ouest et l'Anse de Cherbourg à l'Est. Au fond de cette dernière débouchent la Divette et le Trottebecq. Ce sont ces deux rivières qui ont fait le port de Cherbourg. Il y a près d'un siècle, elles se réunissaient à l'extrémité de la vallée formée par les deux montagnes du Roule et de la Fauconnière, traversaient ensuite ce que l'on appelait l'arrière bassin, le port et le chenal pour se rendre à la mer. Elles parcouraient de leur confluent jusqu'au bout du chenal environ de 700 à 800 toises. Depuis déjà longtemps leur cours a été détourné (1)

Ces deux rivières ont joué un très grand rôle, non seulement dans la création, mais aussi dans la conservation du port de Cherbourg : en le traversant deux fois par jour à marée basse, elles ont empêché la formation de barres et d'amas de sables qui auraient fini par le combler.

A chaque marée, les eaux de mer montaient plus ou moins suivant la hauteur des marées, mais en tout cas, bien au-delà des limites du port actuel du côté de l'Est, jusqu'au bas de la Montagne du Roule vers le Sud et du côté de l'Ouest tout près des maisons du Faubourg et de la rue qui porte maintenant le nom de rue de l'Ancien-Quai.

On pense que déjà, du temps des Gallo-Romains, existait un petit port de pêche sur la Divette. En tout cas, fait certain, au début du XII^e siècle, le port de Cherbourg présentait une activité, les Cherbourgeois partageaient en effet à ce moment avec les habitants de Rouen le privilège d'envoyer tous les ans un navire en Irlande, ce privilège leur avait été accordé par Philippe-Auguste.

Ainsi utilisait-on le port à cette époque : les bâtiments choisissaient pendant la marée haute une place suivant leur tirant d'eau et pouvaient à marée basse soit prendre, soit déposer leur chargement. Quand les navires avaient besoin de réparation, une grande marée les portait au rivage où ils attendaient la morte-eau qui les laissait à sec. Une autre grande marée les remettait à flot.

Cherbourg pratiquait, à cette époque, la navigation de cabotage. La presqu'île du Cotentin possédait de belles forêts de hêtres, châtaigniers et chênes, bois très apprécié pour les constructions maritimes, grâce à sa facilité à se courber. D'ailleurs sous le règne de Louis XIV, à la Glacerie auprès de Cherbourg, fut créée une manufacture royale de glaces. Les caboteurs transportaient donc des bois, principalement entre Cherbourg, Le Havre et La Rochelle.

(1) Cf. Plan du Port de Cherbourg à la fin de l'ouvrage.

La production agricole de Cherbourg et ses environs consistait en blé, orge, avoine, de très bonnes herbes pour le lait, le beurre et l'élevage des bestiaux, des pommiers à cidre, du lin, du sarrasin, des pois et des fèves. Ces productions provenaient du Val-de-Saire, situé à l'Ouest de la Ville, région au sol très fertile et aussi de La Hague à l'Occident. L'élevage des porcs était aussi très florissant.

Une seule manufacture existait : la draperie.

Un certain commerce de vins et eaux-de-vie se faisait de Cherbourg avec l'Angleterre. Les alcools de Normandie ont toujours été réputés. Des navires anglais venaient chercher ces marchandises et les débarquaient en fraude en Angleterre, mais à la suite des droits élevés et des difficultés créées par la France pour la sortie, ce commerce, qui apportait beaucoup d'argent dans le pays, fut suspendu.

CHAPITRE DEUXIÈME

Premiers travaux entrepris au Port de Cherbourg.

— Construction de la grande digue.

Cherbourg, ainsi que le dira Vauban, possède une position « audacieuse » par rapport à l'Angleterre. Situé à environ 18 ou 20 lieues en face de l'Ile de Wight et de Portsmouth, principal port où les Anglais faisaient leurs armements, à une distance bien plus rapprochée d'Aurigny, Guernesey et Jersey, qui ont toujours entretenu des corsaires, Cherbourg était le seul asile pour servir de refuge aux navires en cas de poursuites de l'ennemi. C'était bien « l'Auberge de la Manche ».

« Le port était au fond de la baie ; son chenal, dans lequel on trouvait une hauteur d'eau de 18 pieds dans les vives eaux ordinaires, était comme il l'est encore dans la direction Nord et Sud. Il donnait aux bâtiments qui sortaient une largeur de 300 toises à parcourir ; ensuite, ils n'avaient que 500 à 600 toises pour arriver en rade ; une fois là, ils pouvaient s'élever à la pleine mer de tous vents et faire voile pour leur destination, nul port

en France n'offrait plus de commodité pour sortir, un accès plus facile à la mer. Pas une roche, pas un écueil, pas un banc de sable ni à ses abords, ni bien loin en mer ».

De plus, le mouillage était bon, la tenue des ancrs également.

Par suite de tous ces avantages du port et de la rade, avant l'exécution des travaux, beaucoup de capitaines ne prenaient pas de pilote pour entrer dans le port.

Le gouvernement ne pouvait se dissimuler tout ce que la nature avait fait pour le port de Cherbourg. Et cependant, jusqu'en 1739, le port de Cherbourg resta pour ainsi dire ce qu'il était pendant le Moyen-Age et dans les siècles antérieurs. Il avait bien été construit une jetée en pierres perdues, mais sans liaison et très peu élevée et qui avait surtout pour but d'empêcher les sables de la grève de Tourlaville de se déplacer, quelques poteaux plantés de loin en loin, deux balises, en somme aucun travail important.

En 1684, Vauban visita le port de la Divette, il le trouva « dans le plus méchant état qu'il peut être, n'ayant point de jetées qui méritent d'en porter le nom, pour empêcher le sable de le combler, ni aucun fascinage pour en conduire les courants, ni d'écluses pour le nettoyer. Un méchant quai de pierres sèches que le gouverneur a fait bâtir pour les habitants et puis c'est tout. »

Vauban reconnut cependant l'importance de la position « considérable » pour la défense et pour l'attaque. « Il vaudrait cent fois mieux, disait-il, que les Anglais eussent fait descente à Calais ou à Boulogne que dans la presqu'île de Cherbourg ». Il proposa donc d'accommoder le havre d'échouage de la Divette en un port de guerre « qui pourrait être rendu fort joli et capable de recevoir bon nombre de frégates qui seraient placées mieux qu'en aucun lieu du monde pour la course ».

Mais il fallait tout fonder. L'établissement d'un bassin à flot et d'un avant-port avaient déjà été entrepris, mais survint la guerre de la Ligue d'Augsbourg. Sur ordre de Louvois, les ouvrages commencés furent détruits. L'on craignait que, tombant aux mains des Anglais, ils ne devinssent une base d'opérations.

En 1739, l'on construisit un avant-port et un bassin bordés de quais, qu'une écluse surmontée d'un pont tournant faisait communiquer et un chenal endigué par des jetées. Le montant des travaux s'élevait à 560.000 francs.

Le port était essentiellement militaire. Néanmoins, pendant toute la seconde moitié du XVIII^e siècle, on y vit, à côté des corvettes et frégates,

les bâtiments de commerce. Une vingtaine de long-courriers et une cinquantaine de caboteurs avaient Cherbourg comme port d'attache.

En 1758, les Anglais prirent la ville et les travaux furent détruits.

Les travaux furent repris de 1766 à 1772.

En 1776, l'on établit une belle jetée en granit le long du chenal à l'Ouest, un avant-port et un bassin à la même place que l'ancien entourés de murs de quai en granit, une grande écluse avec un pont-tournant, des portes de flot pour permettre aux navires de flotter toujours et une vaste retenue pour les eaux de la Divette et du Trottebecq avec une écluse de chasse. Le coût des travaux fut de 5.184.000 francs.

C'est dans un but commercial qu'avait été exécutés ces travaux et uniquement dans un but commercial. La France restait toujours sans port militaire sur le détroit. Et le souvenir du combat de La Hougue en 1692, sans cesse à l'esprit de Louis XVI et du gouvernement, fit étudier les possibilités d'établir sur la côte un port militaire. Après étude des positions susceptibles de remplir les fonctions de port militaire, La Hougue et Cherbourg furent les emplacements jugés les plus propices, mais présentant cependant l'un et l'autre avantages et inconvénients. M. de la Bretonnière, délégué sur place pour faire une enquête, dans son rapport, démontra la supériorité de Cherbourg ; son mémoire remarquable éclaira le gouvernement, mais ne le décida pas tout de suite.

Cependant, le commerce maritime de Cherbourg s'était redressé et tendait à devenir florissant. En 1778 vingt navires faisaient les voyages d'Amérique et cinquante bâtiments de cabotage assuraient les relations avec Le Havre, Dunkerque, les côtes de Bretagne, Bordeaux, Marseille et l'étranger. La guerre vint interrompre le cours des affaires.

Le gouvernement, décidé à défendre la rade de Cherbourg, l'on commença à construire les forts de l'Ile Pelée et du Homet, puis l'on projeta de fermer la rade par une digue. Mais des difficultés surgirent sur la façon de construire cette digue.

C'est à Vauban qu'est venu le premier l'idée d'encercler d'une digue la rade foraine de Cherbourg. En 1694, il formulait le projet de clore par deux digues partant de la pointe du Homet et de l'Ile Pelée et laissant une passe de 900 toises un vaste quartier de mer en avant de l'embouchure de la Divette. Mais pour raison financière, le projet fut abandonné.

En 1778, Louis XVI voulant faire de Cherbourg un grand port, la question de la digue fut reprise. Ce fut l'objet de vives discussions de la part des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des représentants de la

Marine : l'on opta enfin pour l'établissement d'un seul ouvrage sur l'alignement de la pointe de Querqueville à l'Ile Pelée.

Divers projets de construction furent proposés. L'on adopta celui de M. de Cessart qui consistait en l'immersion de cônes tronqués.

En 1784, l'on commença les travaux qui durèrent pendant 69 ans.

Cette digue, ouvrage magnifique, d'une grande hardiesse, marque la véritable création du port de Cherbourg, qui jusque-là en somme n'était qu'une belle rade, mais sans abri.

En 1784, également, le fort de l'Ile Pelée fut achevé puis le fort du Homet.

Tous ces travaux exécutés à Cherbourg furent une source de prospérité. Malheureusement, les dissensions civiles vinrent mettre un trouble à cet état de choses. L'agitation des esprits s'emparait aussi bien des questions commerciales et industrielles que des questions politiques et sociales. En 1789, la Révolution éclatait.

CHAPITRE TROISIÈME

Aménagements ultérieurs du Port

Commerce de Cherbourg,	<i>de 1789 à 1814</i>
—	<i>de 1814 à 1830</i>
—	<i>de 1830 à 1848</i>
—	<i>de 1848 à nos jours.</i>

§ 1. — DE 1789 A 1814

La guerre intérieure fut une sérieuse entrave au commerce. La préoccupation de sauvegarder son existence empêchait le peuple français de se livrer à des transactions importantes. De plus, les relations internationales

étaient rendues difficiles, non seulement par les troubles intérieurs, mais encore par la guerre extérieure.

Enfin, en 1802, le traité d'Amiens vint calmer les esprits et une reprise très nette des affaires et en particulier des affaires maritimes se fit sentir, les anciennes relations commerciales avec nos colonies dans les Antilles et l'Amérique furent renouées.

Cherbourg, comme tous les ports français, arma et expédia de nombreux navires de commerce. Malheureusement le 13 mai 1803, sans déclaration préalable, le traité d'Amiens fut rompu. L'Angleterre mit l'embargo sur les vaisseaux français, bloqua nos ports et les navires qui avaient échappé tombèrent en pourriture, faute d'emploi. Ce fut un coup terrible porté à la Marine Marchande Française.

Les navires neutres continuaient à fréquenter le port du Havre .Le Havre fut bloqué par les Anglais. Les neutres se dirigèrent alors sur Dieppe, les Anglais bloquèrent Dieppe. Cette nouvelle mesure détermina une colonie d'une trentaine de négociants du Havre et de Dieppe à venir s'établir à Cherbourg, qui restait ouvert au commerce des neutres. Cherbourg fut alors le siège d'affaires considérables. Les navires américains, espagnols, portugais et ceux des villes hanséatiques y vinrent en foule. Cherbourg approvisionnait Paris en denrées coloniales et les provinces françaises par Paris : Rouen et la Picardie tiraient de Cherbourg des cotons pour leurs filatures, l'Alsace et la Lorraine, toutes les denrées d'outre-mer, Orléans les sucres bruts pour ses raffinages, Lyon les glands de chêne vert utilisés dans la teinturerie des soies.

Cherbourg était à ce moment un port de toute première importance, la France entière, sauf le midi, avait besoin de lui par suite de l'asile qu'il offrait aux navires neutres.

Les affaires de Cherbourg étaient encore augmentées par la présence de nombreux corsaires de Dunkerque, Calais, Dieppe et Saint-Malo qui venaient à Cherbourg prendre leur point de départ pour leurs croisières à l'Ile de Wight. Ces corsaires firent des prises dont quelques-unes furent évaluées de 500.000 à 800.000 francs chacune. On peut juger du mouvement commercial énorme dont Cherbourg était le siège.

Les Anglais voulurent bloquer Cherbourg, mais par suite de la facilité d'accès de sa rade et la direction des courants, les navires neutres et corsaires purent toujours aborder à Cherbourg, pour y déposer les uns leurs marchandises, les autres leurs prises.

Malgré la guerre, les travaux du port de Cherbourg se poursuivaient.

En même temps que l'on creusait le bassin de l'avant-port, l'on perfectionnait l'exhaussement de la digue.

En 1809, l'on créa à Cherbourg un tribunal de commerce.

En 1813, on lança le *Zélandais*, le premier vaisseau construit à Cherbourg.

§ 2. — RESTAURATION DES BOURBONS (1814 A 1830)

Après toute cette période de guerres et de révolutions qui avaient interrompu les relations avec l'étranger, un besoin de reprise se fit sentir dans les affaires. La paix générale rassura les esprits. La première locomotive avait fait son apparition, l'on commençait à utiliser la houille comme force motrice. Les premières lignes de bateaux à vapeur venaient d'être montées, grâce au génie de Fulton. L'on réarma les navires marchands. La navigation au long cours se faisait au début surtout avec les Antilles, les marchandises de pacotille telles que bijouterie, quincaillerie, objets de mode de Paris y trouvaient des débouchés très avantageux. On construisit des navires de proportions considérables, mais on dût reconnaître les mauvaises conditions à la mer de ces énormes bâtiments. L'engouement des grands navires gagna en France. Les sociétés par actions commençaient à se former. On utilisa ce mode de financement pour la construction et l'utilisation des grands navires.

Cherbourg faisait à cette époque un commerce important d'eaux-de-vie avec l'Angleterre. L'on exportait également des produits agricoles : bestiaux, produits de basse-cour, du beurre et des œufs.

Le Nord de l'Europe, principalement la Russie, la Prusse, la Suède et la Norvège importaient des bois, goudrons, chanvres et suifs qui étaient un aliment très fructueux pour le grand cabotage. L'importation des bois de sapin se faisait par des navires de très fort tonnage. La réexportation se faisait de Cherbourg sur les ports du voisinage, d'un accès difficile pour les navires de grand tirant d'eau. Cette navigation utilisait le petit cabotage. Des quantités importantes de bois de pin et de chêne, mûres et chanvre furent importées pour reconstruire les bâtiments de la Marine militaire.

Un autre commerce important était celui des salaisons de porc. Elles étaient très estimées à l'étranger et certaines marques jouissaient d'une prime de 10 à 15 % en raison de leur qualité.

En 1818, le port de Cherbourg fut réservé au commerce. Depuis 1813, le port militaire occupait la partie occidentale de la rade, depuis plusieurs années déjà la digue fermait le port de Cherbourg.

L'on exécuta à cette époque la partie Nord de la grande jetée, la jetée de l'Ouest, le quai et la place Napoléon, la moitié sud du bassin à flot, avec au fond deux cales de construction et une cale de carénage, aujourd'hui surmontées par un appontement en béton armé et un terre-plein. On approfondissait en même temps à la marée : bassin, avant-port et chenal.

En 1830, Charles X, banni du territoire français, s'embarquait à Cherbourg, mais cette secousse politique n'eut qu'un retentissement lointain à Cherbourg ; les travaux continuèrent comme auparavant. On prolongea le bassin du Commerce et fit creuser des cales de construction et de carénage.

§ 3 — MONARCHIE DE JUILLET (1830 à 1848)

En ce qui concerne les travaux du port, de 1832 à 1853, la digue fut couronnée d'une maçonnerie sur la proposition de M. Cachin. L'on poursuivit les ouvrages du port militaire.

Par ordonnance du 15 décembre 1836, fut créée à Cherbourg une Chambre de Commerce. A cette occasion, et pour soutenir la cause de Cherbourg, un rapport fut présenté par M. Eugène Liais, juge titulaire du tribunal de Commerce; dans ce rapport l'on trouve des renseignements précis sur la situation du port à cette époque.

« Le port de Cherbourg compte aujourd'hui 15 navires de 300 tonneaux et au-dessus, jaugeant ensemble 4.750 tonneaux appartenant à des Maisons de la place qui arment pour les mers de l'Inde et pour les Antilles où ils transportent un nombre considérable de mules, de salaisons de porc confectionnées à Cherbourg, dont la qualité rivalise avantageusement avec celles d'Irlande et des Etats-Unis, en outre nombre d'autres marchandises et pacotilles. Quatorze bâtiments de moindre importance jaugeant ensemble 1.650 tonneaux font le cabotage avec la Méditerranée, pour le transport des vins, spiritueux et autres provenant du Midi de la France, avec la Baltique pour le transport des chanvres, bois, suifs, etc. . . Enfin 90 bâtiments jaugeant ensemble 3.019 tonneaux sont employés au petit cabotage avec les ports de Guernesey, Jersey et Aurigny (Iles Anglaises), où ils trans-

portent de fortes quantités de bestiaux, fruits, soieries et d'autres produits de manufactures françaises, avec les ports de Londres, Portsmouth et Southampton, sur lesquels on expédie annuellement pour plus de 600.000 francs d'œufs, de volailles, avec les ports de France et principalement Le Havre, Rouen et Dunkerque, puis Isigny, Carentan, Caen à l'Est et les petits ports inclusivement jusqu'à Granville à l'Ouest, sur lesquels il se réexporte d'importantes quantités de marchandises venant directement du Nord par navires étrangers, telles que bois, fers, chanvres, etc. . . . importations qui ont lieu à Cherbourg avec bien plus de succès que dans n'importe quel port du voisinage, sans en excepter Le Havre où les frais de port sont considérables. Il en résulte que Cherbourg, avec l'avantage de son bassin à flot et l'économie des frais en général qu'il présente, obtient le fret de la Baltique par navires de 400 à 500 tonneaux à un taux qui laisse marge à la réexportation sur les ports ci-dessus indiqués. A en juger par cet exemple, quel accroissement ne prendrait pas cette branche de navigation si le transbordement des denrées coloniales jouissait des mêmes avantages qu'au Havre.

« Beaucoup de ces caboteurs fréquentent aussi les ports de Bayonne, Bordeaux, La Rochelle, etc. . . , d'où ils rapportent des matières résineuses, des vins, des spiritueux et diverses autres marchandises. La réunion des navires au long cours, grand et petit cabotage, donne un total de 119 navires, jaugeant ensemble 9.447 tonneaux.

« Cherbourg, comme port de relâche, est sans contredit le plus important du royaume. Sa position heureuse et avancée dans la Manche, sa rade, qui devient tous les jours de plus en plus sûre, le rendent le point unique que cherchent à atteindre les nombreux navires contrariés par les vents. Le chiffre des navires qui y relâchent dans le cours d'une année s'élève à plus de 2.000 et sont l'occasion d'une quantité d'affaires, dont certaines, pour cause d'avaries, sont très délicates à traiter et demandent des hommes spéciaux.

« Comme port militaire, Cherbourg offre aussi une source féconde de profits et d'affaires : les approvisionnements généraux en toutes espèces de marchandises que l'administration de la Marine fait tous les ans, s'élèvent à plus de deux millions et donnent lieu à des transactions qui se font par le commerce de Cherbourg ou son entremise. Vient encore, outre cela, le chapitre des subsistances de la Marine qui se monte de 500.000 à 600.000 francs dans lesquels les porcs salés, produits du sol local, entrent pour

400.000 francs environ. Le chapitre des hôpitaux de la Marine s'élève pour ses approvisionnements de 50.000 à 55.000 francs.

« Le chiffre des dépenses pour les employés de l'Administration des différents corps de la Marine attachés au port de Cherbourg se monte à plus de 1.200.000 francs dont une majeure partie se consomme en ville.

« La classe ouvrière trouve aussi, dans les grands travaux publics qui s'exécutent, des ressources qui rejaillissent en presque totalité sur le commerce de consommation de la place, ce qui ne laisse pas d'être important, les salaires des ouvriers employés aux travaux, dans les arsenaux de la Marine s'élevant à plus de 1.500.000 francs.

« Il existe, dans les environs de Cherbourg, trois filatures considérables de coton, une au Vast, une à Gonneville et une à Négreville. La commune du Vast possède aussi une papeterie et la commune de Valcanville un lami-noir de zinc. Il y a deux filatures hydrauliques de laine, l'une à Martinvast, l'autre à Eculleville. Une belle usine est établie dans Cherbourg même pour raffiner les soudes de varech fabriquées par les habitants de la côte, des-quelles soudes sont extraits plusieurs produits chimiques tels que iode, idriodate, etc. . . De forts débouchés favorisent cette industrie toute locale.

« Parmi les productions du commerce de Cherbourg, les salaisons de porc sont au premier plan : elles sont expédiées sur les Colonies et fournissent aux besoins de la Marine Royale presque dans tous les ports de France. Il se sale annuellement environ 800.000 kilogs de porc qui forment une valeur de 720.000 francs. Cherbourg a ses établissements de corderies, forges, tisseranderies, tanneries, imprimeries, une belle manufacture de dentelles blondes renommées et quantités d'autres industries ». (1)

Ce rapport très documenté nous montre bien ce qu'était en 1836 Cherbourg et son port, Cherbourg présentait une grande activité industrielle et surtout agricole.

En 1837, fut inauguré le Chemin de fer de Saint-Germain, premier pas de celui de Paris à Cherbourg. L'on sait qu'une vive opposition salua la nouvelle invention et il fallut toute la persévérance des génies qui avaient conçu une entreprise qui semblait très hardie pour triompher des difficultés qui se dressèrent devant eux. Cette même année fut créée en Amérique la première ligne télégraphique. L'invention pénétra en Angleterre en 1838.

(1) Eugène Liais.

C'est à cette époque que fut établie la première ligne de paquebots transatlantiques en Angleterre.

En 1840, l'hélice est appliquée aux navires de l'Etat. Cette même année, l'on projette de créer à Cherbourg un port transatlantique. C'est là l'origine de Cherbourg port transatlantique. C'est la première fois que l'on parle de Cherbourg pour une semblable fonction, mais ce ne fut en 1840 qu'un projet qui n'aboutit pas.

§ 4 — DE 1848 A NOS JOURS

APERÇU

De 1842 à 1900, on exécuta au Port de Commerce deux épis, une cale et une forme de radoub, dans la partie Ouest de l'avant-port, les ouvrages de la partie Nord-Est de l'avant-port (occupée jusqu'en fin 1859 par la Marine Nationale), y compris le brise-lames de la grande jetée et son tronçon Sud, une écluse plus large et plus profonde que l'écluse du XVIII^e siècle avec portes, pont tournant et vannes mues hydrauliquement. On approfondit également le port à la drague et à l'air comprimé.

De son côté, la Marine militaire poursuivit l'aménagement de son port et construisit, pour couvrir complètement la grande rade, les digues de Querqueville et de Tourlaville.

Depuis 1900, les installations existantes du Port de Commerce ont été améliorées surtout en vue du trafic transatlantique : appontements de l'avant-port, gare maritime, voies ferrées. La Marine militaire a exécuté la jetée du Homet, et la forme du Homet.

Au cours de la guerre, la jetée du Homet fut aménagée pour le trafic commercial, la jetée de Querqueville pour le trafic pétrolier.

Depuis la guerre, le port de Cherbourg a subi des modifications suivant le programme d'amélioration et d'extension approuvé en 1921 : jetée des Flamands, premier môle, gare maritime, etc. . .

Nous les étudierons de façon approfondie dans la partie suivante.

DEUXIÈME PARTIE

Situation actuelle du Port. - Description des Ouvrages.

CHAPITRE PREMIER

Description du Port avant les Grands Travaux

Le port de Cherbourg est délimité au Nord, du côté de la pleine mer, par la digue dont nous avons déjà parlé. A l'abri de cette digue de quatre kilomètres de longueur, la rade développe son vaste plan d'eau sur une superficie de près de 1500 hectares. Elle communique avec la mer par deux passes, celle de l'Ouest ménagée entre la jetée de Querqueville et l'extrémité Ouest de la digue, large de 1.000 mètres, celle de l'Est entre l'Ile Pelée et l'extrémité Est de la digue, large de 700 mètres. La passe de l'Ouest est la plus employée par les navires, particulièrement par les navires de gros tonnage. Cette passe est en effet plus profonde que la passe de l'Est, elle présente 12 mètres de hauteur d'eau, alors que la passe de l'Est n'a que 8 mètres. Pour fermer complètement la rade à l'Est, l'on trouve la jetée de Tourlaville, que coupe en son milieu la trouée du Becquet, large de 70 mètres et profonde de 8 mètres. Les fonds extrêmes de la rade sont aux cotes —12 et —13.

La partie la plus au nord de la rade constitue ce qu'on appelle la grande rade. C'est aussi la partie la plus profonde.

Au sud, on trouve la petite rade, séparée de la grande par la jetée du Homet et depuis les grands travaux par la jetée des Flamands. Une passe de 500 mètres sépare ces deux ouvrages. Dans sa plus grande partie, la petite rade a de 6 à 9 mètres de profondeur, dans sa partie orientale elle offre, sur une largeur de 1.300 mètres environ, un mouillage où les navires trouvent, avec des fonds de 8 et 10 mètres, un abri contre les vents de Nord-Est et de Nord-Ouest.

Au sud de la pointe du Homet, sur le bord occidental de la petite rade, s'ouvre le port militaire. Sur un emplacement choisi par Louis XVI, l'on construisit trois bassins : le premier fut achevé en 1813, le second en 1829, le troisième en 1858. Une enceinte fortifiée entoure les bassins, formes de l'arsenal, cales de construction, bâtiments de l'arsenal et casernes. Revenons au port de commerce.

Au cours du XIX^e siècle, on l'agrandit et on l'améliora. Baude, en 1859, écrivait dans une de ses études sur les ports et côtes de la Manche :

« On admirerait beaucoup les jetées, l'avant-port, le bassin à flot sans le tort que leur fait le voisinage du port militaire ». Aujourd'hui, plus personne n'admire un port dont tous ont proclamé l'insuffisance.

Avant les grands travaux, le port était constitué par un avant-port et un bassin à flot, le port en eau profonde du Homet, le port pétrolier de Querqueville.

Le bassin à flot et l'avant-port, orientés du Nord au Sud, présentent les dispositions suivantes :

Un chenal long de 200 mètres, large de 50, fait communiquer la rade et l'avant-port entre deux jetées de granit mesurant celle de l'Est 440 mètres, celle de l'Ouest 200 mètres. Le chenal a une profondeur de 3 mètres.

L'avant-port offre une longueur de 360 mètres, 170 mètres de large et une superficie d'environ 6 hectares. La hauteur d'eau atteint 10^m50 aux pleines mers de vive eau ordinaires et 7^m50 aux pleines mers de morte eau ordinaires.

Le long du quai Est sont disposés des appontements pour les paquebots du London and South Western Railway qui assurent la ligne Cherbourg-Southampton et, avant la construction du nouveau port, pour les transbordeurs qui faisaient le service entre les transatlantiques mouillés en rade et la gare maritime.

Cette gare maritime présente une longueur de 225 mètres, elle est desservie du côté de la terre par trois voies ferrées. Une voie charrotière est établie sur l'appontement Est.

Cette gare comprend une partie centrale en maçonnerie où étaient installés la salle des pas perdus et les services, et deux tentes abritant les salles de visite de douane et des services annexes.

Depuis la mise en service de la nouvelle gare, celle-ci ne sert plus au trafic transatlantique, les tentes ont été louées à une maison de transports, la partie maçonnée est inutilisée.

Au quai Ouest de l'avant-port accostent les bateaux de pêche et chalutiers à vapeur.

L'avant-port et le bassin à flot communiquent par deux écluses accolées sous un pont tournant. Le radier du bassin à flot est à la cote $+0^m60$, celui de l'avant-port à la cote -1^m20 . La largeur de l'écluse utilisée est de 16 mètres.

Le bassin à flot présente une superficie de 5 hectares 15 ares, une longueur de 406 mètres, une largeur de 127 mètres. Le plafond en est arasé à 1^m50 au-dessous du 0 jusqu'à une distance de 10 mètres du pied des murs de quai. Il peut recevoir, en morte eau ordinaire, des navires d'un tirant d'eau de 5^m50 et, en vive eau moyenne, d'un tirant d'eau de 7^m20 . Seuls des navires de 2.000 tonnes de portée en lourd maximum peuvent donc y entrer.

A signaler l'existence d'un bassin de retenue, destiné à recevoir pendant la marée haute les eaux de la Divette et du Trottebecq qui sont ensuite reversées dans l'avant-port pendant la marée basse. Une écluse fermée à marée montante et ouverte à marée descendante assure ce mouvement. On régularise ainsi la hauteur d'eau dans l'avant-port.

La jetée du Homet, dont nous avons déjà dit un mot, mérite qu'on s'y attarde un peu, étant donné le rôle important qu'elle a joué pendant la guerre. Cette jetée constitue à elle seule un véritable port ; elle fut en son principe, comme autrefois la digue, un ouvrage essentiellement militaire ; elle fut construite par la Marine en vue d'assurer son ravitaillement en charbon, en fonte, en acier. Commencée en 1908, elle fut achevée en 1914 à la veille de la guerre. Son aménagement fut effectué pendant la guerre.

Elle s'enracine à la pointe du Homet et se dirige vers l'Est parallèlement à la digue, séparant ainsi la grande rade et la petite. Sa longueur est de 1050 mètres, sa largeur de 20 mètres. A toute heure de marée, au quai Sud, les navires d'un tirant d'eau de 8 mètres peuvent accoster. A 10 mè-

tres de distance, les fonds atteignent la cote —11 mètres. Les marchandises y débarquées peuvent être stockées dans les parcs d'Equeurdreville. Une voie ferrée assure le raccordement avec la gare Etat.

Etabli en bordure de la rade et pouvant laisser accoster des bâtiments jusqu'à 11 mètres de tirant d'eau et d'une jauge de 10.000 à 15.000 tonnes se trouve le port pétrolier de Querqueville. Il est relié par pipe-line aux réservoirs d'Hainneville au nombre de 4, dont 2 d'une contenance de 30.000 hectolitres et 2 de 20.000, reliés eux-mêmes par un autre pipe-line au centre d'embidonnage établi en bordure de la gare d'Equeurdreville, comportant 2 autres réservoirs de 5.000 hectolitres chacun, et une usine d'embidonnage pour le chargement des wagons-citernes. Ces travaux ont été achevés en Janvier 1921.

Les quais du port offraient, avant les grands travaux, un développement de 1.823 mètres avec une largeur moyenne de 18 mètres. Deux terre-pleins les complétaient, l'un de 9.800 mètres carrés au Sud du bassin à flot, l'autre de 4.800 mètres carrés au Nord-Est de l'avant-port. L'ensemble présentait une surface totale de 25.000 mètres carrés.

En somme, des améliorations importantes avaient été faites au port durant les trente dernières années qui précédèrent la guerre. Mais étant donnés les besoins de la navigation maritime, même pour un port de moyenne importance, Cherbourg était loin d'offrir la profondeur, les aménagements et l'outillage nécessaires.

Aussi la Chambre de Commerce réclamait-elle l'approfondissement du chenal, de l'avant-port et du bassin, l'agrandissement des terre-pleins et des quais, le renouvellement de l'outillage. Un programme de travaux avait été établi avant la guerre. Aujourd'hui, la question est liée à celle du port en eau profonde, qui nous occupera maintenant.

CHAPITRE DEUXIÈME

Travaux d'extension du Port. — Le Port en eau profonde.

SECTION I

Evolution de la Cause du Port en eau profonde

Les travaux d'extension du port de Cherbourg étaient rendus indispensables par le développement du mouvement transatlantique. Depuis 1869, date de la première escale transatlantique à Cherbourg, le trafic avait augmenté dans des proportions formidables. En 1913, les statistiques enregistraient 557 paquebots ayant fait escale dans le port et 69.678 passagers. En 1922, 644 paquebots et 107.708 passagers. Et cependant, les procédés de transbordement n'avaient pas été améliorés, les installations à terre, pour la réception et l'évacuation des voyageurs, étaient restées rudimentaires. Le trafic transatlantique continuait de s'effectuer à l'abri d'une digue faite sous Louis XVI pour créer un refuge à la flotte royale.

*
* *

La question du port en eau profonde n'est pas nouvelle à Cherbourg.

Déjà, en 1822, Beautemps-Beaupré, l'éminent ingénieur hydrographe, écrivait : « Si jamais la grande navigation désertait Le Havre, pour un autre port, ce port serait Cherbourg où la sécurité de la rade et la profondeur de l'eau ne manqueraient pas de l'attirer ».

En 1859, Baude publiait, à la suite de l'inauguration de la ligne Paris-Cherbourg, un article dans la *Revue des Deux Mondes*, dans lequel il disait : « Les voies ferrées opèrent sur la surface entière du territoire un nivellement qui réduit à de simples questions de distances, les questions autrefois si compliquées de l'économie des transports. Les frais de transport entre Paris, considéré comme foyer de la circulation d'un côté et de l'autre Le Havre, Cherbourg et Saint-Nazaire sont respectivement comme les nombres 228, 371 et 456 qui expriment les longueurs en kilomètres de ces trois

lignes et le peu de différence qui existe entre elles laisse intacte la prédomination nautique de Cherbourg ».

En 1867, dans un rapport présenté à la Chambre de Commerce, Liais déplorait qu'on n'utilisât pas mieux les avantages du port. « Sur toutes nos côtes, à l'Est et à l'Ouest de Cherbourg, disait-il, est-il un port plus heureusement situé pour attirer l'attention des navigateurs, surtout aujourd'hui que l'emploi des grands navires est devenu général ? Combien d'inconvénients n'épargnerait-on pas pour les arrivages directs de marchandises si on les dirigeait sur le port de Cherbourg, accessible à toutes les marées, de jour comme de nuit, et qui offre des avantages de navigation qui ne se trouvent dans aucun des ports de France dans la Manche ».

En 1870, deux ans après la concession de la ligne de Sottevast à Coutances, la Chambre de Commerce préconisait la création d'un grand bassin à flot en avant de la Place Napoléon : « Le bassin serait le complément naturel du Chemin de fer de Cherbourg à Brest. Il remédierait à la profondeur insuffisante de notre bassin de commerce et tendrait à développer notre commerce d'importation et d'exportation.

Mais le principal avantage qu'offrirait ce bassin serait son aptitude à recevoir les grands paquebots qui entretiennent en si grand nombre les relations de l'Europe avec les deux Amériques et le monde entier. Il compléterait au point de vue commercial l'utilisation de la magnifique rade de Cherbourg et les travaux gigantesques qui l'ont créée ».

En 1879, ce sont les deux Compagnies de Chemin de fer de l'Ouest et du Great Western Railway qui font une nouvelle tentative de création d'un port en eau profonde. Le lieu choisi était l'Anse Sainte-Anne, mais il y eut opposition de la Marine. L'année suivante, projet de l'Ingénieur en chef Dinet ; il prévoyait le prolongement de la jetée orientale du port de commerce jusqu'aux fonds de 7 mètres au-dessous des plus basses eaux. Nouvelle opposition de la Marine. Y avait-il donc incompatibilité entre la Marine de Guerre et le commerce ? On le crut fermement et tout projet de création de port en eau profonde fut alors écarté. — Nous savons ce qu'il faut penser de cette soi-disant antinomie et qu'au contraire le voisinage du port militaire et du port de commerce ne peut être que profitable à l'un et à l'autre. — L'on se borna donc, en suivant cette idée, à la simple amélioration du port de la Divette.

En 1911, l'on reprit l'offensive, le bassin et l'avant-port devenant nettement insuffisants ; en 1913, un nouveau programme fut élaboré : approfondissement et dérochement du chenal, construction d'un môle à

l'Est de la grande jetée, rescindement de cette jetée dans sa partie Sud, élargissement du quai Est, installation de voies ferrées nouvelles, mais la guerre survint et ajourna l'exécution du projet.

Après la guerre, la question du port en eau profonde est de nouveau agitée. L'on escompte des relations avec l'Amérique se développant de plus en plus. L'avenir donnera sur ce point raison ou tort aux partisans de cette opinion, mais il ne faut pas juger sur l'époque que nous traversons en ce moment, époque de crise et particulièrement anormale. L'on estime que la navigation interocéanique emploiera des navires de plus en plus longs et de plus en plus larges. Depuis les travaux de l'Ambrose Channel, qui ont fait de New-York le « port régulateur » de la navigation transatlantique, l'on pense que le commerce américain ne se fera bientôt plus que par des navires jaugeant au moins 10.000 tonnes, d'un tirant d'eau de 8 à 11 mètres. Pourront donc maintenant prétendre seuls au grand commerce, les ports présentant une entrée facile, de vastes bassins à flot, des quais spacieux, un outillage perfectionné. Il faut être armé pour la lutte économique. Les avantages nautiques viennent donc au premier plan et priment la facilité des communications avec l'arrière-pays.

Si l'on met les avantages nautiques en vedette, aussitôt Cherbourg peut prendre la place : une rade profonde de 12 mètres sous les plus basses eaux, un abri bien protégé contre les vents du large, des passes d'un accès facile et sûr.

Cherbourg ne prétend pas concurrencer Le Havre, ou Rouen, au contraire les promoteurs des projets d'extension du port de Cherbourg veulent donner à Rouen et au Havre un aide et non un rival. L'on escompte une augmentation continue du tonnage des marchandises manutentionnées dans les ports français, basée sur l'accroissement constaté entre 1871 et 1913, qui a été de 34.132.000 tonnes, soit de 265 %. « Il est à prévoir, dit M. Jean Hersent, que dans dix ou vingt ans, les efforts accomplis jusqu'à ce jour pour l'agrandissement de nos ports seront devenus insuffisants en raison de la seule progression du tonnage des marchandises manutentionnées ». Et M. Quoniam, Président du Syndicat de défense des intérêts du port de Cherbourg, d'ajouter : « Il s'agit moins de détourner vers Cherbourg des courants commerciaux déjà établis, que de capter à son avantage une partie du tonnage nouveau ».

Telle est donc la thèse soutenue par les partisans de la création à Cherbourg d'un port en eau profonde.

Le 1^{er} février 1919, à la suite d'un rapport présenté par M. Jean Her-

sent, l'Association Française pour le développement des travaux publics approuva le projet. Nous reproduisons ici le vœu émis par l'Association, avec ses considérants.

« L'Association Française pour le développement des travaux publics :

Considérant le développement qu'a pris depuis vingt-cinq ans le port de Cherbourg comme port d'escale et de transit des passagers, en raison des avantages de sa situation géographique et des conditions nautiques de sa rade profonde, accessible à toute heure de marée à des navires calant jusqu'à 11^m50 de tirant d'eau, considérant également les services importants qu'a pu rendre ce port pendant la guerre en utilisant les quais du Homet pour le déchargement des charbons et des fers ;

Emet le vœu :

Que les pouvoirs publics veuillent bien apporter leur concours par une entière collaboration du Ministre des Travaux Publics et de la Marine à un aménagement capable de tirer parti à l'avenir des avantages nautiques de Cherbourg au mieux de l'intérêt national.

Et qu'en conséquence, une décision soit prise et suivie à bref délai de l'exécution du projet d'aménagement le plus susceptible de rendre les services qu'on peut en attendre. »

Le vœu présenté au Ministre des Travaux Publics fut pris en considération et un Sous-Comité fut nommé. Le Sous-Comité était chargé d'examiner les projets tendant à l'exécution du port en eau profonde.

On en trouva six principaux, dont nous verrons les principales modalités ici.

Le premier prévoyait l'utilisation de l'Anse Sainte-Anne ; la Marine ne voulant aucune emprise sur la rade le repoussa.

Le Syndicat de défense des intérêts du port de Cherbourg, voulant mettre à profit les installations déjà existantes, proposait d'élargir la jetée du Homet et de lui adjoindre un môle long de 300 mètres, large de 60. Ce projet avait l'avantage de rapprocher le nouvel établissement du port pétrolier, de concentrer le grand commerce maritime de Cherbourg dans la région Ouest de Cherbourg, où l'on pouvait trouver, à proximité des parcs de stockage d'Equeurdreville, l'espace nécessaire pour la construction de voies ferrées, de hangars et de magasins.

Mais le Sous-Comité donna un avis défavorable. Il estima que le port du Homet était trop éloigné du centre de la ville, du quartier industriel et de la gare de l'Etat.

Les quatre autres projets plaçaient le nouveau port dans la partie orientale de la rade, entre l'avant-port actuel et le port des Flamands, le long du rivage des Mielles.

Le Sous-Comité adopta le projet élaboré par M. l'Inspecteur Minard et mis au point par MM. les Ingénieurs en chef de Rouville et Lecocq.

Ce projet, soumis à l'approbation des pouvoirs publics, comporte les dispositions suivantes :

« Un port en eau profonde sera creusé dans la baie des Mielles.

Il sera protégé contre les vents du Nord-Est par une digue formée de deux branches. L'une longue de 600 mètres et dirigée vers le Nord-Ouest, l'autre longue de 200 mètres dirigée parallèlement à la jetée du Homet et ménageant avec celle-ci une passe large de 200 mètres.

A l'abri de cette digue, trois môles se détacheront du rivage des Mielles. Le premier, de forme triangulaire, sera adossé à la jetée Est de l'avant-port actuel prolongé de 300 mètres. Le grand côté du triangle sera seul accostable et mesurera 600 mètres de longueur. Les deux autres seront rectangulaires, longs de 600 mètres, larges de 160.

L'espace libre entre les môles sera de 190 mètres.

De vastes terre-pleins couvrant une superficie de 150 hectares occuperont toute la partie Est de la rade. Ils seront limités à l'Ouest par des quais dont la longueur atteindra 1.350 mètres.

Les fonds, en général sableux, qui n'atteignent que 3 mètres jusqu'à 200 mètres du rivage et 5 mètres au-delà, seront uniformément dragués à la cote —10. Les déblais provenant du creusement de l'anse des Mielles et du dragage du banc de l'Île Pelée seront employés à la construction des terre-pleins.

Enfin les installations du port seront complétées par la construction de deux formes de radoub. »

La dépense totale est estimée à environ 180 millions de francs.

A Cherbourg même, ce projet n'a pas été unanimement approuvé. « La rade se trouverait, a-t-on dit, à nouveau sectionnée par une nouvelle digue qui pourrait entraver les manœuvres du port militaire, la passe qui ferait communiquer la petite et la grande rade devant être réduite à 200 mètres. L'étroitesse de la passe gênerait, tous phares et feux de route éteints, les mouvements accélérés des groupes de torpilleurs, sous-marins, chasseurs, patrouilleurs, arraisonneurs, escorteurs ». La passe nouvelle, ouverte du Nord au Sud perpendiculairement à la direction des courants, ne changerait-elle pas les conditions nautiques de la rade ? « Ces courants,

brutalement déviés de leur lit naturel par le vide ou le terre-plein de la rade intérieure, ne viendraient-ils pas constituer un véritable raz de marée précisément à l'endroit le plus rétréci de la passe ?». Alors « les gros tonnages ne pourraient plus entrer et sortir qu'au moment des étales des marées, c'est-à-dire dans une période trop brève d'environ trois heures sur douze ». Ainsi le port en eau profonde ne remplirait plus sa fonction qui est justement « de permettre aux plus grands navires d'entrer, de s'amarrer et de sortir à toute heure du jour et de la nuit. »

Ces objections d'ordre technique avaient leur importance. Une commission mixte, composée des représentants de la Marine, de l'Artillerie, du Génie, du Service des Travaux Hydrauliques, des Ponts et Chaussées, examina la question et il fut décidé en octobre 1921 que l'ouverture de la passe serait portée de 200 à 500 mètres.

La somme prévue pour la dépense, 180 millions de francs, peut paraître bien lourde pour un budget.

Mais, à cette objection, le Sous-Comité a répondu en proposant de procéder par étapes et se contenter de commencer par la construction de la digue Sud-Est, le môle de l'Ouest et l'établissement sur la face Est de ce môle des installations destinées à l'accostage des transbordeurs. Le montant de ces travaux fut évalué à 11 millions. Les améliorations projetées en 1913 et rendues indispensables se seraient élevées à 6 millions. Faible écart pour un avantage considérable.

L'Etat contribuerait pour un quart, la Chambre de Commerce pour les trois quarts. En effet, le port de Cherbourg, bien qu'il se plaçait le deuxième pour le tonnage de jauge, aussitôt après Marseille dans la liste des ports français, était et est encore classé comme port d'intérêt local. Il ne reçoit donc du Trésor qu'une faible participation, le quart du montant des travaux neufs. De plus, pour l'outillage nécessaire au transit des passagers, et essentiellement une gare maritime adéquate, aucun concours de l'Etat ne devait être apporté.

Un emprunt devrait fournir les fonds et le service des intérêts serait assuré par le produit d'une taxe de 35 francs par passager de cabine et de 10 francs par émigrant. Les usagers de la rade, c'est-à-dire les compagnies étrangères fréquentant le port, supporteraient la charge et on mettrait

ainsi fin à la situation privilégiée dont elles bénéficiaient au détriment de notre Compagnie Générale Transatlantique. (1)

En se limitant, pour le moment, à la première tranche du programme, améliorant techniquement le projet, lui trouvant une solution financière acceptable, le risque disparaît, l'on recueille les adhésions.

Le Conseil Supérieur des Travaux Publics approuve le projet. Le Conseil Général de la Manche et le Comité de la Région Economique de Basse-Normandie émettent des vœux favorables à la création du port en eau profonde.

Le 22 novembre 1922, le décret déclaratif d'utilité publique est signé. Les travaux sont mis en œuvre.

SECTION II

Travaux réalisés

§ I. — LA DARSE ET LES MÔLES

De 1910 à 1914, l'état de la rade de Cherbourg avait subi de profondes modifications. A cette époque, la Marine avait construit la jetée du Homet, partant de la pointe Nord-Est de l'Arsenal de la Marine sur un terrain gagné sur la mer, terre-plein séparé du port militaire par la vaste coupure d'une grande forme de radoub. Les travaux de la jetée du Homet avaient été exécutés sous la direction de M. l'Inspecteur Général des Ponts et Chaussées Minard, de qui émane également le projet du port en eau profonde adopté.

La jetée du Homet constituait l'amorce de la fermeture d'une rade intérieure ou petite rade, plan d'eau de 375 hectares. La jetée des Flamands sera le complément tout naturel de la jetée du Homet et fermera d'une façon parfaite cette rade intérieure.

I. — Cette *jetée des Flamands* est un ouvrage capital pour le port des Mielles, elle assure une protection très efficace des constructions nou-

(1) Cf. 3^e Partie, Chapitre 2. Section I, § 1.

velles contre les vents d'entre Nord et Est, sa construction a été opérée de 1924 à 1927. Elle est constituée par une muraille de blocs artificiels, arasée à un mètre au-dessous du niveau des plus hautes mers et reposant sur des soubassements en enrochements. On a prévu son complément par une couronne de maçonnerie avec une plate-forme de circulation au-dessus des plus hautes mers et un parapet de protection du côté extérieur. Ce couronnement n'a pas encore été fait.

Dans l'ensemble du projet complet, on l'a vu, le port des Mielles doit comprendre trois darses de 600 mètres de profondeur, d'une largeur variant de 170 à 230 mètres. Ces darses seront encastrées dans des môles parallèles dont la surface sera sensiblement égale à celle des darses et réunis à leur base du côté du rivage par un vaste terre-plein s'étendant des Flamands jusqu'à l'ancienne gare maritime. La direction des darses et des môles est à peu près le Nord.

Les travaux ont été confiés pour partie à l'entreprise Hersent et pour partie à l'entreprise Christiani et Nielsen. Les dragages ont été faits par la Société des Travaux publics de l'Ouest.

II. — *Les travaux de la darse transatlantique.* — La darse transatlantique est ainsi appelée parce qu'elle est principalement affectée à l'usage des paquebots eux-mêmes et des navires les desservant : transbordeurs pour les escales en rade et remorqueurs pour les escales à quai. Elle est comprise entre le môle N° 1 sur lequel a été érigé la gare Maritime et le môle N° 2, qui est également destiné aux paquebots.

La darse N° 1 présente la forme d'un parallélogramme d'une surface de plus de 14 hectares, sa largeur est de 230 mètres, sa profondeur de 620 mètres. Elle offre une longueur de 1.482 mètres de quais en eau profonde utilisables. Les profondeurs d'eau sous le zéro des cartes marines, qui coïncide à Cherbourg avec le niveau des basses mers de vive eau exceptionnelles, sont sur la largeur de la souille soit 50 mètres, de 12 et 13 mètres pour la partie Nord de la darse sur une longueur de 370 mètres et pour la partie Sud de 11 mètres.

La darse hors souille donne une profondeur uniforme de 11 mètres (1).

Pour arriver à ces profondeurs, des dragages et déroctages ont été nécessaires. Des dragues ont repris et transporté, à des distances de plu-

(1) Cf. Plan de l'état actuel des travaux à la fin de l'ouvrage.

sieurs centaines de mètres dans les môles et le terre-plein de rive, une partie de la masse énorme de sable, de gravier et d'argile qui reposait au-dessus du rocher. Il a fallu également recourir au déroctage, opération difficile et coûteuse dont nous aurons à reparler lorsque nous étudierons le financement des travaux (1).

Le rocher est un schiste bleuté très feuilleté et mou en surface, mais devenant plus dur avec filons de quartz à un ou deux mètres de profondeur. Il affleure à des cotes comprises entre 11 et 14 mètres au-dessous du zéro des cartes marines. Pour les murs de quai, c'est une fondation de choix. Les trois murs Ouest, Sud et Est reposent sur ce même rocher et étant destinés au même trafic, ils ont été exécutés d'après un système uniforme. Le mur vertical de béton qui les constitue présente une épaisseur constante de 6^m20 pour les quais Ouest (quai N° 1) et Est (quai N° 2), et de 5^m20 pour le quai Sud (quai N° 3), depuis le rocher sur lequel ils sont assis, jusqu'au niveau des hautes mers.

Etant encastré dans le rocher vif et sain sur une hauteur d'au moins 0^m50, ce mur ne reçoit la poussée du terrain des môles que sur sa partie basse entre le rocher et la cote —4. A partir de cette cote, la mer baigne le mur sur ses deux faces extérieure et intérieure, il ne reçoit plus de poussée, un talus d'enrochements partant de la cote —4 maintient les remblais des môles.

On a pratiqué des ouvertures dans les murs au-dessous du niveau des basses mers, la marée peut ainsi jouer librement dans l'évidement constitué en arrière des murs du quai. Un platelage en béton armé, supporté par des files de pieux battus jusqu'au rocher recouvre cet évidement.

III. — *Le Môle N° 1.* — Le môle N° 1 est achevé et supporte maintenant la nouvelle gare maritime. Son quai situé sur le front Est du môle et destiné au service de la gare maritime est également terminé et a reçu le nom de Quai de France. Les travaux comportant en partie l'utilisation des prestations en nature ont été exécutés par la Société Christiani et Nielsen. La construction en a été faite au moyen de caissons en béton armé de 35 mètres de longueur, 6^m20 de largeur et 16 mètres de hauteur, qui ont été échoués sur le sable et fonceés à l'air comprimé jusqu'au rocher, dans lequel ils ont été encastrés sur 0^m50 au moins. Le fonceage ayant été effectué, la

(1) Cf. Section III.

partie supérieure de ces caissons se trouvait à 2 mètres au-dessus du zéro des cartes marines. Pour construire la partie haute du mur de quai, la muraille a été alors surélevée en travaillant pendant les basses mers sur 5^m80 de hauteur.

IV. — *Le Môle N° 2.* — Le môle N° 2 et son quai Ouest sont actuellement établis sur leur moitié Sud (300 mètres environ). Le quai a reçu le nom de Quai de Normandie. La moitié Nord est constituée en ce moment par les produits de dragages retenus à l'Ouest par des caissons foncés, au Nord et à l'Est par des enrochements.

Pour l'aménagement du second quai du nouveau port, un accord est intervenu entre les Travaux Publics, la Marine Nationale et la Chambre de Commerce, et les travaux d'installation sont activement poussés.

Les voies ferrées qui assurent le raccordement des nouvelles lignes de desserte aux lignes reliant la gare maritime à la gare Etat sont posées.

Bientôt commenceront des canalisations pour l'eau et l'électricité et la construction des chaussées.

V. — *Le quai du fond de la darse ou quai N° 3.* — Ce quai est amorcé des deux côtés : côté môle N° 1 et côté môle N° 2. Il n'est pas achevé.

VI. — *Les terre-pleins.* — Le terre-plein de rive du fond de la darse est terminé. Il se poursuit jusqu'aux Flamands. La partie de ce terre-plein située derrière les môles N° 1, darse N° 1, môle N° 2 est le futur emplacement réservé aux réparations de navires. Le quai du fond de la darse sera le quai des réparations.

Le terre-plein des Flamands est également presque entièrement établi. Il n'est pas encore parfaitement nivelé. Il doit servir de terrain d'aviation.

Les quais bordant ces deux terre-pleins sont encore actuellement à l'état de blocs et enrochements.

Aucun dragage n'a encore été effectué entre le 2^e môle et le terre-plein des Flamands. Entre ces deux ouvrages devait, dans le projet primitif, prendre place le 3^e môle. Une darse comprise entre le 2^e et le 3^e môle était destinée au service du port marchand. Ces travaux sont actuellement abandonnés, vu la diminution importante de l'activité du port.

Quand les dragages seront achevés, les navires disposeront d'accès dragués à 11 mètres sous le zéro depuis la passe de l'Ouest jusqu'à l'entrée de la darse N° 1, avec une zone d'évolution dans la petite rade de 800

mètres de diamètre. Ils pourront toujours choisir l'escale en grande rade ou les opérations à quai : les profondeurs d'eau tant de la grande rade que de la darse se prêteront à des opérations à toute heure pour tous les navires en tout état de la marée.

Le quai N° 1 et la gare maritime peuvent maintenant recevoir en même temps deux transatlantiques du plus fort tonnage et les manœuvres de ces navires pour l'embarquement ou le débarquement des passagers peut s'opérer à la fois, grâce à la galerie de débarquement de la façade Est de la gare utilisable sur une longueur de 500 mètres.

De grands paquebots tels que le *Bremen* (51.656 tonnes) et l'*Europa*, (49.746 tonnes) font escale régulièrement au Quai de France, sans aucune difficulté et en toute sécurité.

Le *Queen Mary*, paquebot géant, concurrent de notre *Normandie*, fait maintenant escale à Cherbourg, mais pas encore à quai.

§ 2. — LA NOUVELLE GARE MARITIME

La nouvelle gare maritime construite sur le môle N° 1 est actuellement achevée et mise en service. Les grands paquebots accostent et viennent débarquer passagers et bagages le long du quai de France. L'inauguration de la gare maritime a été faite par M. Albert Lebrun, Président de la République, le 30 juillet 1933.

La gare maritime de Cherbourg a été conçue et exécutée pour répondre à l'activité principale du port de Cherbourg : les escales transatlantiques.

En effet, qui dit gare maritime et plus spécialement gare maritime d'escales, dit vitesse. Toutes les opérations de transbordement, de chargement et de déchargement doivent être ici exécutées avec le maximum de rapidité, car les minutes passées sur rade coûtent cher. Il faut donc une liaison rapide entre la mer d'une part, le rail et la route de l'autre.

Dans une gare maritime d'escales, tout doit être dominé par cette idée de rapidité dans les opérations.

Une gare maritime doit remplir de multiples fonctions : accoster, débarquer, embarquer passagers et bagages, pourvoir aux formalités de douane et de police, canaliser les émigrants, garer trains et autos, apporter confort aux passagers et facilités aux exploitants, autant de problèmes à solutionner et qui furent résolus à Cherbourg de façon harmonieuse et commode. Nous le verrons par la description de la nouvelle gare maritime de Cherbourg.

Il n'est pas de forme ni de dispositions correspondant à ce qu'on pourrait appeler la gare maritime type. Chaque port adopte les dispositions appropriées à ses besoins spéciaux : le port d'armement se compose principalement de bassins et de docks où chaque compagnie de navigation a un hangar devant lequel accostent ses paquebots. Un tel port possède en fait autant de gares maritimes que de compagnies. Ces gares sont naturellement très rudimentaires et sans plan d'ensemble. Exemple : Southampton.

A Liverpool, le bateau sort de son dock et vient s'amarrer à un ponton flottant quelques heures avant le départ. Le passager s'y embarque à ce moment.

Pour un port d'escale, il faut des dispositions particulières permettant une liaison rapide entre eau et terre.

Cherbourg a choisi la solution d'une gare à étages : service des voyageurs au premier et bagages au rez-de-chaussée.

L'édifice peut, pour la description, être divisé en quatre parties :

Les passerelles d'accès mobiles ;

Le bâtiment des services ;

La voie charretière ;

Le hall des trains.

Nous avons adopté le plan rationnel correspondant au trafic d'escales transatlantiques. Le passager arrivant sur le paquebot utilise, pour débarquer, la passerelle d'accès mobile, ensuite le bâtiment des services, puis repart soit par route, soit par rail.

I. — *Les passerelles d'accostage.* — Nous en étudierons le fonctionnement dans le paragraphe consacré à l'outillage, notons ici simplement qu'elles établissent la liaison entre le bateau et le bâtiment des services. Ces passerelles prennent sur le paquebot passagers et bagages à main et les conduisent sur la longue galerie, d'où les voyageurs gagnent la salle des pas perdus ou la salle d'attente et d'où les bagages à main sont menés à la douane et aux monte-charges au moyen de chariots électriques. Les grues prennent dans le bateau les autres bagages et les déposent dans les wagons garés sur une voie bord à quai.

II. — *Le bâtiment des services.* — Le bâtiment des services est la partie

principale de la gare. Il mesure 280 mètres de longueur sur 42 mètres de large.

Au centre se trouve la salle des pas perdus, flanquée de deux pavillons surmontés de tourelles, qui renferment des réservoirs d'eau.

Au-dessus de l'une d'elles s'érige, à 67 mètres du quai, un campanile à quadruple cadran, un mirador et une galerie le surmontent, d'où la vue s'étend vers le large.

Au-dessous, dans les ailes, se trouvent les salles de visite des douanes, les services et les prolongements de la salle d'attente, calées au nord et au sud par les pavillons extérieurs formant les façades latérales de la gare.

Au centre du rez-de-chaussée, a été placé le grand hall de remisage des trains. Cinq voies qui s'étendent sur toute la longueur de l'édifice abritent les trains destinés à la formation des convois. Les services n'intéressant pas directement les passagers sont répartis de part et d'autre du hall : bureaux d'exploitation des chemins de fer, dépôts des colis et des sacs postaux avec les bureaux des préposés, service médical, de désinfection, bureau du maître de port, locaux disciplinaires, dépositaire, poste d'incendie, chauffage central, services électriques ainsi que les magasins des compagnies pour l'entreposage du fret léger.

C'est au premier étage de la gare que s'exerce la plus grande activité. Etant débarqué du paquebot, le passager, après avoir traversé la galerie de circulation qui s'étend en une longueur de 280 mètres sur toute la façade de la gare et de 110 mètres de part et d'autre en des prolongements couverts, arrive soit directement soit par les vestibules d'accès aux salles de visite des douanes. Entre temps, ses bagages ont été apportés et rangés sur les tables massives ; les formalités entraînées par le franchissement de la frontière sont opérées. Le passager gagne ensuite la grande salle d'attente et ses annexes où il trouve tous les services intéressant les escales : bureau de la compagnie de navigation, bureau de postes et télégraphes, service médical, change et tourisme, bibliothèque et tabac, bureaux des services de direction, lavabos, buffets, bar, boutiques diverses. S'ouvrant discrètement sur la grande salle, des salons spéciaux sont réservés aux visiteurs de marque.

De vastes salles ayant leur entrée directe sur l'extérieur sont prévues pour recevoir les émigrants, à leur arrivée des hôtels que les compagnies ont bâtis pour eux, et où ils attendent leur embarquement.

Il est très intéressant de remarquer que le bâtiment étant symétrique par rapport à son axe médian, l'on retrouve les mêmes installations au

Nord et au Sud, plusieurs escales peuvent avoir lieu simultanément soit à l'aller soit au départ, avec les mêmes facilités et le même confort.

Aux étages supérieurs, il a été aménagé des appartements pour les chefs de service dans les extrémités Nord et Sud, et de grands locaux donnant sur des cours intérieures dans les pavillons centraux, ces locaux pourront ultérieurement constituer des salons de repos pour les passagers.

Trois passerelles d'une largeur de 7 mètres établissent la liaison entre le bâtiment des services d'une part, la voie charretière et les quais des trains qu'elles desservent par de larges escaliers d'autre part.

A ces passerelles sont annexés des monte-charges pour le service des chariots électriques porteurs des bagages à main que les passagers conservent au cours du voyage.

III. — *La voie charretière, le hall des trains.* — La voie charretière, aboutissant direct de la grande route nationale de Paris, s'étend tout le long de la façade Ouest du bâtiment principal et longe le hall des trains. Cette voie charretière est une belle route carrossable de quinze mètres de large.

De l'autre côté de la voie charretière, parallèlement au bâtiment des voyageurs, le hall des trains, la gare terrestre est le dernier anneau de la liaison. D'un côté le bateau, de l'autre le rail. Ce grand hall mesure une longueur de 240 mètres, une largeur de 36 mètres, ses arcs s'étendent en une portée de 20 mètres au-dessus des rails. Les trains s'alignent sur quatre voies desservies par trois quais. Des verrières garnies de claustra en béton moulé closent les pignons, le toit est une immense verrière, le hall entier est donc très bien éclairé.

IV. — *Les fondations et l'armature de l'édifice.* — Cet immense travail qui couvre une superficie de deux hectares et demi est réalisé en béton armé, en pierres moulées et en briques.

Les fondations ont été reportées jusqu'au rocher.

Il fallait, en effet, baser cet édifice sur un sol résistant, le terrain sur lequel il repose étant constitué par un simple apport de sable fin. L'opération a ainsi été pratiquée : l'on a battu à la sonnette dans le remblai 923 grands pieux dont la pointe repose sur le rocher, à vingt mètres de profondeur et dont les têtes sont reliées entre elles par de larges semelles de béton, ces semelles forment donc un immense plateau évidé qui supporte la construction et la gare toute entière repose sur cette vaste herse.

Les eaux pluviales et résiduaires sont rassemblées par un réseau d'égouts qui les amènent dans une galerie principale. Elles sont ensuite déversées à la mer.

L'armature générale, qui forme comme le squelette de la construction, est également en béton armé. Elle est recouverte, comme d'une chair et d'une peau, de murs de briques claires de Montereau et de pierres de granit reconstitué avec du gravier des carrières de Maupertus. Ces pierres ont été moulées d'avance, elles ont été ensuite placées et décapées par un jet de sable sous pression, qui leur a donné leur aspect définitif de granit violacé.

Les toitures sont de trois modèles : les grands versants sont recouverts de plaques de cuivre d'un millimètre d'épaisseur posées sur voliges et que l'air salin oxidera en vert clair, les bas-côtés couverts en terrasses aux revêtements d'asphalte posé sur des fers spéciaux sans mastic.

L'armature de béton armé de la gare a été réalisée par l'entreprise Christiani et Nielsen, les maçonneries par l'entreprise Sottile de Cherbourg, les toitures par l'entreprise Clot de Saint-Pierre-Eglise, les vitrages par la Société Eclipse de Paris, les terrasses par la Société des Pavages et Asphaltes de Paris.

Telles sont succinctement décrites les dispositions actuelles du port et du nouveau port en particulier, étudions-en maintenant l'outillage.

§ 3. — L'OUTILLAGE DU PORT DE CHERBOURG

L'outillage d'un port peut être établi suivant trois modalités différentes : ce peut être soit un outillage d'Etat, soit un outillage public concédé à une collectivité locale, généralement la Chambre de Commerce, soit à un outillage privé appartenant en propre à des particuliers qui l'ont installé à leurs frais. L'outillage du port de Cherbourg est un outillage public appartenant à l'Etat et concédé à la Chambre de Commerce, soit le second mode. La concession de cet outillage est actuellement réglée par le Décret du 30 août 1935, approuvant le cahier des charges et est prévue pour jusqu'au 21 mars 1963. L'outillage concédé comprend un ancien outillage déjà en service et un outillage nouveau restant en partie à établir. Le décret prévoit également les tarifs que devra appliquer la Chambre de Commerce pour l'utilisation de l'outillage par les usagers.

I. — *Bâtiments*. — Sont compris dans l'outillage les bâtiments suivants de l'ancien outillage : les hangars à marchandises, magasins, bureaux,

couvrant une surface d'environ 170 mètres carrés sur les quais de l'avant-port et du bassin à flot.

L'ensemble des bâtiments à usage de gare maritime (ancienne gare) couvrant une superficie de 2.500 mètres carrés, situé sur la partie Nord du quai Est de l'avant-port (quai de l'ancien Arsenal) et comprenant 1^o des bureaux, salles d'attente, locaux de visite pour la douane, entrepôt postal, bureau postal, télégraphique et téléphonique, buffet, buvette, etc... affectés à la réception des voyageurs et à la visite des bagages en provenance ou à destination des services transatlantiques.

2^o Des hangars et magasins à marchandises. — un poste d'accostage pour navires pétroliers établi à la jetée de Querqueville et se composant : de deux môles en maçonnerie et deux systèmes d'amarrage des navires, l'un sur la jetée, l'autre sur coffres de mouillage.

Les bâtiments du nouvel outillage comprennent :

La nouvelle gare maritime : bureaux, salles d'attente, locaux de visite pour la douane, entrepôt local, bureau postal, télégraphique et téléphonique, buffet, buvette, etc... , affectés au service des voyageurs transatlantiques et leurs bagages.

— des hangars et magasins à marchandises.

Nous ne nous étendrons pas davantage sur la description de ces bâtiments, nous les avons étudiés précédemment.

II. — *Matériel*. — L'on peut distinguer le matériel de manutention des marchandises et le matériel d'accostage et d'embarquement des passagers, le matériel de carénage.

1^o *Matériel de manutention des marchandises.*

Il comprend les grues, cabestans, chariots et remorques.

Le port de Cherbourg possède :

Une grue à vapeur sur pylone roulant de 1.500 à 3.000 kilogs établie sur un des appontements de l'avant-port.

Deux grues à vapeur sur pylone roulant de 3 à 11 tonnes de puissance, suivant l'inclinaison de la flèche, situées l'une sur un des appontements précités, l'autre sur le bajoyer nord de la forme de radoub.

Une grue à vapeur sur chariot roulant de 1.200 à 1.500 kilogs, et une grue à vapeur sur portique roulant de 8.000 kilogs établies sur le quai Ouest du bassin à flot (ou quai Alexandre-III).

Un cabestan électrique, capable d'un effort de traction de 500 kilogs, situé, ainsi que trois poupées de renvoi, sur le quai Est du bassin à flot (ou quai de l'Entrepôt).

Tous ces appareils font partie de l'ancien matériel.

Le nouveau matériel actuellement établi comprend : 8 grues électriques sur rails en service le long du quai de France.

2 grues de 3 tonnes.

5 grues de 5 tonnes à flèche orientable.

1 grue de 10 tonnes.

Pour le service des colis à l'intérieur de la gare, l'on utilise des chariots électriques et des ascenseurs monte-charges, d'un modèle très perfectionné.

2° Matériel d'accostage et d'embarquement des passagers.

Le port dispose de radeaux, défenses, passerelles pour l'accostage, amarrage et accès des navires.

Les passerelles mobiles d'accostage retiennent l'attention.

Ces passerelles sont au nombre de 9, elles peuvent se mouvoir sur toute la longueur du quai de France et ainsi se mettre à la portée des issues des navires. Au repos, elles sont levées sur la moitié de leur longueur et s'abaissent mécaniquement pour rejoindre le bateau. Divisées en deux parties sur leur largeur, un côté réservé aux passagers, l'autre partie à leurs bagages à main, qui sont acheminés par un transporteur à rouleaux. Les passerelles sont couvertes et très bien abritées. Ces passerelles sont un modèle du genre et certainement les plus pratiques qui se fassent actuellement.

3° Matériel de radoub et de carénage.

Le port de Cherbourg offre aux bâtiments des formes de radoub et de carénage.

La grande forme du Homet présente les dimensions suivantes : longueur 250 mètres en bas, 258^m50 en haut, 36 mètres de largeur ; la cote du radier par rapport au 0 des cartes marines est de —8 mètres. De grands paquebots, tels le Mauretania (Cunard Line) et la France (C. G. T.) ont pu être réparés dans cette forme.

La forme de la place Napoléon a 80 mètres de longueur. Elle sert au carénage des petits bâtiments.

La Marine dispose dans l'arsenal de 8 formes et d'un dock qu'elle loue à l'industrie privée pour les réparations des navires.

Les dimensions de ces formes vont de 72 mètres à 296 mètres (forme N° 5) en longueur, 16^m60 à 25 mètres en largeur (forme Cachin). La cote du radier varie de 0 à 5^m80. Le dock de 350 tonnes a 50 mètres de long, 9^m50 de largeur en haut et 8^m30 en bas. Le tirant d'eau du bâtiment ne doit pas dépasser 3^m50.

L'outillage du port comprend encore un matériel répondant aux besoins divers des navires :

Un appareil Clayton pour la dératisation et la désinfection des navires.

Des engins de désinfection des navires, d'un type agréé par le Conseil supérieur d'hygiène publique en France.

Des remorqueurs et canots d'aide pour faciliter les manœuvres des navires, des vedettes automobiles, lignes télégraphiques et téléphoniques, etc... pour les communications avec la terre.

Des installations de distribution d'eau. Un radiophare et un diaphone, situés au fort de l'Ouest, sont destinés à permettre l'entrée facile des navires dans la rade.

En observant la situation présente du port de Cherbourg, les gigantesques transformations qu'il a subies en quelques années, une question vient naturellement à l'esprit : comment seront couvertes financièrement les dépenses formidables qu'ont entraîné et entraînent ces travaux. Nous allons le voir maintenant.

SECTION III

Le financement des travaux

Tous les projets grandioses du port de Cherbourg, projets exécutés ou projets encore en expectative, nécessitent des dépenses extrêmement lourdes. Ces dépenses exigent pour les couvrir des recettes correspondantes, recettes qui peuvent être : soit des sommes appartenant à la Chambre de Commerce au moment où elle a entrepris ces travaux énormes, soit des subventions de l'Etat, soit enfin des recettes provenant du trafic du port. Nous verrons les différents moyens envisagés par la Chambre de Commerce de Cherbourg pour couvrir les charges qui lui incombent pour l'exécution du port en eau profonde.

La question a reçu différentes solutions depuis la mise en train des travaux.

En 1920, quand est décidée la création du môle en prolongement du vieil arsenal, la jetée des Flamands, donc le port des Mielles et la première darse transatlantique, l'Etat, sollicité de contribuer aux dépenses, donne seulement un fonds de concours du quart. En effet, le port de Cherbourg est encore classé comme port d'intérêt local, l'Etat ne lui alloue donc qu'un quart du montant des travaux neufs. De plus, l'outillage et donc la gare maritime doit être entièrement supporté par la Chambre de Commerce. L'Etat ne contribue pas du tout aux frais d'outillage d'un port d'intérêt local.

La Chambre de Commerce porte les péages de 5 et 1 franc à 35 francs sur les passagers et à 2 fr. 50 sur les émigrants.

En 1921, le projet de darse transatlantique avec un deuxième quai à l'Est de la darse à la cote — 11 est décidé.

En 1924, on adopte le projet de gare maritime, mais il faut songer à trouver une combinaison financière pour pourvoir seul aux frais de construction, on porte alors à 50 francs les taxes de péages sur les passagers, les taxes sur les émigrants sont maintenues à 2 fr. 50.

En 1926, le projet définitif de gare maritime est adopté, ainsi que la construction du deuxième môle avec quai à grande profondeur.

L'Etat accorde un million, mais il y a 53 millions à couvrir. On porte donc les péages aux taux suivants : 1^{re} classe : 100 francs ; 2^e classe : 60 francs ; 3^e classe touristes, 20 francs ; émigrants : 10 francs. On espère, avec ces taux élevés, éviter l'emprunt si préjudiciable à un port, surtout un port neuf comme Cherbourg.

En Octobre 1926, à la suite des suggestions de l'Administration, la Chambre de Commerce, décide de transformer le môle accostable à —5 avec ducs d'albe, en quai à grande profondeur. On élève encore les taux de péages : 1^{re} classe : 160 francs ; 2^e classe : 100 francs ; touristes 3^e classe : 35 francs ; émigrants : 15 francs ; excursionnistes : 7 fr. 50.

En 1927, le plan général comportant la gare, le quai en avant du môle, le deuxième môle avec quai à l'Ouest et dragages de la souille et de ses accès est adopté, soit 128 millions de dépenses dont 125 à la charge de la Chambre de Commerce.

A ce moment, la Chambre de Commerce compte sur l'intervention des modalités du plan Dawes ; avec un moratoire et des remboursements sans intérêts en 20 ans, elle pense pouvoir faire face aux échéances sans être obligée de recourir à une élévation des péages, ceux-ci sont en effet déjà très élevés. L'on ne peut plus dire que Cherbourg favorise les compagnies

étrangères au détriment de notre Compagnie Générale Transtatlantique. Le fameux argument de l'intérêt national tombe complètement.

En 1929, révision des projets, augmentation des prix.

Aux projets en cours ou prévus, sont venus s'ajouter des travaux nécessaires à leur pleine utilisation, savoir :

1° Quai des réparations au fond de la darse.

2° Equipement du quai N° 2.

3° Déroctage de la partie Nord de la darse, au total 25 millions de plus.

On dépose également des avant-projets :

Amélioration de la passe de l'Ouest et des zones d'évitage.	18.000.000
Dragages du banc de l'Ile Pelée :	
Première tranche, partie Sud-Ouest	15.000.000
Deuxième tranche, partie Nord-Est	15.000.000
Construction d'une digue réduisant la passe de l'Est à 500 mètres	15.000.000
Allongement de la forme de radoub du Homet. . .	6.000.000
Construction du quai N° 3 et creusement de la darse N° 2.	60.000.000
	129.000.000

Mais laissons ces 129.000.000 de côté.

Les travaux de première urgence s'élevant à ce moment à 170 millions peuvent être couverts par les modalités du plan Dawes et la contribution du quart incombant à l'Etat. Mais le plan Dawes est supprimé, le coût des travaux augmente successivement. Le montant total des travaux s'élève alors à 315 millions.

En ne retenant que les travaux en cours, le quai N° 2 et les dragages de la darse, il faut 162 millions.

Les travaux en cours seront financés comme prévu. Pour les dragages, le deuxième quai et son équipement, et le quai du fond de la darse, la dépense s'élève à 101 millions, l'Etat accorde 33.600.000. La Chambre de Commerce doit donc emprunter 70.000.000.

Les annuités de cet emprunt seront gagées par les péages établis suivant le décret du 5 Novembre 1928 (1).

Les décrets des 8 et 27 Septembre 1930 reproduisent ces dispositions.

Le décret du 8 Septembre autorise la construction des quais N° 2 et du fond de la darse et l'exécution des dragages ; sur une dépense prévue de 101 millions de francs (32 pour les dragages, 69 pour le môle), le subside de la Chambre de Commerce est évalué à 67.750.000 francs. Enfin il est dit dans l'article 3 :

« La participation de l'Etat sera égale au quart des dépenses réelles entraînées par l'exécution, tant des travaux autorisés par l'art. I ci-dessus que des travaux de transformation en quai à grande profondeur de l'estacade du premier môle, autorisés par les décisions des 12 Août et 12 Novembre 1927 sans que cette participation puisse excéder 33.600.000 francs. »

Par le décret du 27 Septembre 1930, « la Chambre de Commerce est autorisée à contracter, à un taux d'intérêt qui n'excédera pas 5,20 %, un emprunt de 70 millions de francs, en vue d'assurer le versement de sa contribution aux travaux d'amélioration du port de Cherbourg comportant : 1° la construction d'un deuxième môle et d'un mur de quai à grande profondeur à l'Ouest de cet ouvrage ; 2° les dragages de la darse comprise entre les murs de quai. L'amortissement de cet emprunt s'effectuera dans un délai maximum de vingt ans. »

La Chambre de Commerce de Cherbourg trouve la contribution de l'Etat beaucoup trop faible : sur 200 millions de travaux en cours l'Etat n'aura pas versé le cinquième. Elle estime que l'Etat touche annuellement près de 15 millions du port de Cherbourg en droits de quai, sanitaires, impôts divers sur les travaux et transports ; sa participation aurait dû être beaucoup plus importante. En seuls péages, à la suite de la réforme des droits de quai (loi de 1928), l'Etat perçoit au port de Cherbourg une somme supérieure à 6.000.000 par an. Les pouvoirs publics doivent prendre en considération les bénéfices directs ou indirects que l'Etat obtient par

(1) Le décret du 4 Juin 1929 déclare d'utilité publique les travaux de raccordement des voies de desserte de la nouvelle gare maritime aux voies principales en gare de Cherbourg.

On évalue la dépense d'infrastructure à 2.500.000 francs. Pour cette dépense la Chambre de Commerce s'engage à fournir un subside égal aux 3/4 des dépenses d'infrastructure des voies de raccordement, l'autre part restant à la charge de l'Etat.

Il n'y a rien de changé dans la participation de l'Etat.

les développements des ports et les restituer au moins pour une part sous forme de concours aux travaux d'extension de ces ports.

En effet, le régime des péages poussé à l'excès, comme il l'est à Cherbourg, risque d'être néfaste. Dans la concurrence internationale, la question des prix de revient joue un rôle primordial. Or, une compagnie n'ira pas augmenter ses prix de revient pour favoriser tel ou tel port. Elle ira là où sera son intérêt.

« Il n'y a aucune contradiction, écrivait dès avant la guerre M. Henri Chardon, à réclamer la gratuité des ports et à protester contre celle de la navigation, car les ports sont, un peu comme les routes, une chose commune à tous ; ils sont l'accès du pays tout entier vers la mer ; c'est dans les bénéfices de tout ordre qu'ils procurent à la communauté qu'on doit chercher la contre-partie des dépenses faites et non dans les taxes de péage qui refouleraient les navires vers les ports de l'Etranger et diminueraient ainsi l'utilité des ports français. Tout au moins faut-il que ces taxes aient une grande souplesse et qu'on puisse les diminuer ou les reviser instantanément si la nécessité s'en fait sentir. »

Si la participation de l'Etat n'est pas augmentée, dit la Chambre de Commerce, le port de Cherbourg devrait tout au moins bénéficier pour ses travaux des sommes encaissées au titre des droits de quai. Ce serait une mesure d'équité qui devrait être généralisée des ports autonomes à tous les ports. L'Etat aurait encore pour lui les impôts de toute nature, particulièrement ceux perçus sur les travaux et sur les transports par fer.

D'une façon ou d'une autre, qu'un port soit autonome totalement ou partiellement, ou bien reçoive des subventions de l'Etat, on doit toujours tenir compte à un organisme de ses résultats, de son produit.

Il faut, de plus, apprécier la valeur réelle d'un port en fonction de l'intérêt national et on ne peut nier la valeur du port de Cherbourg à ce point de vue.

Malgré la faible part prise par l'Etat dans le financement des travaux du port, la Chambre de Commerce eut réussi à assumer sa lourde charge, si la situation économique était restée telle qu'elle était en droit de l'espérer. La contribution financière de l'Etat, fixée au minimum, parce qu'établie au moment où le port était en pleine activité, devint insuffisante lorsque l'élément principal du trafic, les escales des compagnies de navigation étrangères vinrent à diminuer dans de grandes proportions. Il avait paru normal de faire supporter, sous forme de péages aux principaux bénéficiaires des travaux et aménagements, une part très élevée de la dépense

qu'ils entraînaient. Mais la crise économique et la disparition du trafic sont venus détruire la proportion des recettes. C'est cette défaillance financière que l'Etat fut sollicité de combler. Il le fit en partie.

Une loi du 26 Janvier 1933 augmenta la participation de l'Etat dans les travaux restant à exécuter ou à achever au port de Cherbourg. Voici le texte de cette loi :

« Article 1^{er}. — La présente loi est applicable aux travaux ci-après en cours d'exécution, au port de Cherbourg, en vertu des décrets des 22 Novembre 1922, 4 Juin 1929 et 8 Septembre 1930, rendus par application de l'article 20 de la loi du 12 Juin 1920, modifié par l'article 150 de la loi du 30 Décembre 1928, savoir :

- Achèvement de la jetée des Flamands.
 - Construction de la voie de raccordement entre la gare maritime et la gare de Cherbourg.
 - Construction de 600 mètres de quai à grande profondeur au premier môle.
 - Dragages et constitution de terre-pleins.
 - Construction d'un deuxième môle avec 600 mètres de quai à grande profondeur et dragage de la darse et ses abords.
 - Mur du quai du fond de la darse.
- La dépense correspondante est évaluée à 170 millions de francs.

« Article 2. — La Chambre de Commerce prendra à sa charge les deux tiers des dépenses réelles des travaux indiqués à l'article 1^{er}, telles qu'elles ressortiront de l'apurement définitif des comptes. Sa quote-part, actuellement évaluée à 113.400.000 francs, sera versée au Trésor par acomptes successifs et à titre de fonds de concours au fur et à mesure de l'avancement des travaux. L'importance et l'époque de chaque versement seront déterminés par le Ministre des Travaux Publics.

La Chambre de Commerce de Cherbourg fera face à ses charges au moyen des péages locaux institués à son profit dans les conditions définies par l'art. 16 de la loi du 7 Avril 1902 sur la Marine Marchande ou de surtaxes locales temporaires créées en application de l'article 64 de la loi du 17 Avril 1906, modifié par l'article 57 de la loi du 31 Juillet 1925.

« Article 3. — Le surplus de la dépense évalué à 56.600.000 francs sera supporté par l'Etat et imputé sur les crédits ouverts au Ministre des

Travaux Publics pour l'extension, l'amélioration et la restauration des ports maritimes.

« Article 4. — Dès que les recettes annuelles des péages de la Chambre de Commerce de Cherbourg dépasseront la somme nécessaire au service des emprunts contractés pour l'exécution des travaux prévus à la présente loi et pour leur outillage et d'une manière générale, la somme nécessaire pour faire face aux charges régulièrement assumées par la Chambre de Commerce dans l'intérêt du port de Cherbourg, l'excédent de ces recettes sera affecté au remboursement, sans intérêts, à l'Etat d'une somme égale à la différence entre la part de l'Etat dans les travaux telle qu'elle aurait résulté des décrets des 22 Novembre 1922, 4 Juin 1929 et 8 Septembre 1930 et la part de l'Etat telle qu'elle résultera de l'application de la présente loi.

Ces versements de la Chambre de Commerce à l'Etat seront faits à titre de fonds de concours pour l'amélioration des ports maritimes. »

L'Etat, comme on le voit dans le dernier article de la loi, ne fait qu'une avance à la Chambre de Commerce de Cherbourg. Le principe de la participation du quart subsiste, mais l'Etat consent à prendre temporairement pour lui le tiers des dépenses, à charge par la Chambre de Commerce de lui rembourser la différence sur ses excédents de recettes lorsqu'elle sera revenue à meilleure fortune.

En fin d'année 1934, la Chambre de Commerce rencontre de nouvelles difficultés financières, elle se trouve obligée de demander aide au département de la Manche et à la Ville de Cherbourg : 6 millions sont nécessaires pour les travaux de déroctages et de dragages indispensables pour assurer, par toutes conditions de temps et de marée, la sécurité absolue à quai des navires de tout tirant d'eau. Cette sécurité est naturellement exigée par les clients du port, en particulier par la compagnie « Cunard White Star Line », et la clientèle des compagnies ne sera vraiment acquise qu'à cette condition. Il est nécessaire de porter à 13 mètres au-dessous des plus basses mers le poste Nord du quai de France et le poste Sud à la cote —12 (à ce moment les plus grandes profondeurs étaient de 10^m50), faute de quoi les 200 millions déjà absorbés par les travaux exécutés risquent de demeurer improductifs ; les dragages et déroctages ont un caractère absolument vital.

Sur les 6 millions nécessaires pour couvrir ces travaux, l'Etat participe pour un tiers dans les conditions de la loi du 26 Janvier 1933. Il reste à couvrir 4 millions.

La Chambre de Commerce a recours à la Ville de Cherbourg et au Département de la Manche. Son appel est entendu et ces deux organismes acceptent, au mois de Janvier 1935, de garantir un emprunt de 4.000.000 que fera la Chambre de Commerce.

Sur les entrefaites, le Ministre de la Marine, sollicité d'accorder une subvention, alloue 500.000 francs sous condition de rétrocession de la Jetée du Homet en son entier à la Marine. Ces 500.000 francs viennent en déduction des 4 millions que devait fournir l'emprunt.

Ainsi donc les 6 millions nécessaires aux travaux de déroctages et dragages, estimés de toute première nécessité seront fournis :

par l'Etat, pour 2 millions ;

par le Ministère de la Marine, pour 500.000 francs

et pour les 3.500.000 francs restant, par un emprunt fait par la Chambre de Commerce, dont les intérêts et annuités d'amortissement sont garantis pour moitié par la Ville de Cherbourg et pour l'autre moitié par le Département de la Manche. La Chambre de Commerce de Cherbourg servira elle-même les intérêts et les annuités quand elle sera revenue à meilleure fortune et remboursera ensuite les intérêts et annuités versés pour son compte par la Ville de Cherbourg et le Département de la Manche.

La garantie est indéterminée dans le temps.

Les travaux de déroctage et dragages ont été entrepris et sont maintenant complètement terminés.

Nous venons de voir, au point de vue installations matérielles, l'évolution du port de Cherbourg.

A l'origine, une situation géographique avantageuse, de tout premier ordre même, mais rien de plus, actuellement un port en eau profonde pouvant recevoir les plus grands paquebots du monde, une gare maritime gigantesque.

Mais que servent les installations les plus perfectionnées pour un port s'il n'est le siège d'aucun trafic. Comme on l'a dit déjà : « il est plus facile de construire des bassins que d'y faire dériver un courant économique ».

Cherbourg, qui a su construire, a-t-il su également amener à son port l'activité économique qui lui est indispensable ? C'est ce que nous verrons dans la suivante partie consacrée à la fonction économique du port, à ses trafics.

TROISIÈME PARTIE

Fonction Economique du Port : Ses Trafics.

La principale fonction économique du port de Cherbourg est son activité d'escales transatlantiques : Cherbourg est surtout un port de passagers, mais il a cependant un certain trafic de marchandises.

Nous étudierons en premier lieu le port de marchandises et ensuite le port transatlantique. Nous verrons le mouvement de chacune de ces deux activités dans le temps, pour observer ainsi les vicissitudes du trafic et ensuite nous arrêterons sur la situation actuelle.

Chapitre 1^{er} : **Le port de marchandises.**

Chapitre 2 : **Le port d'escales transatlantiques.**

CHAPITRE PREMIER

Le Port de Marchandises

§ I. — LE PORT DE MARCHANDISES AVANT LA GUERRE

Cherbourg occupait avant la guerre une place importante parmi les ports français. Les statistiques de la douane nous montrent qu'en ce qui concerne la jauge, c'est-à-dire le tonnage des navires entrés et sortis du port, Cherbourg venait, en 1913, au troisième rang avec 9.213.088 tonneaux derrière Marseille (21.254.000 t.) et Le Havre (11.108.709 t.) et devant Boulogne (7.222.240 t.), Bordeaux (6.647.440 t.), Rouen (5.261.661 t.), Dunkerque (5.139.501 t.) et Calais (2.543.358 t.). Au contraire, pour le tonnage des marchandises, Cherbourg ne figurait que vingt-quatrième port avec 270.400 tonnes, derrière Marseille (9.515.503 t.), Rouen (5.761.142 t.), Bordeaux (4.671.809 t.), Le Havre (4.433.836 t.), Dunkerque (3.698.951 t.), Nantes (2.012.095 t.), Saint-Nazaire (1.884.746 t.), Caen (1.126.003 t.), Calais (1.073.425), Sète (1.061.005 t.), Bayonne (1.027.311 t.), La Rochelle (1.026.584), Boulogne (937.592 t.), Dieppe (621.711 t.), Port-Saint-Louis-du-Rhône (595.600 t.), Toulon (571.732 t.), Brest (492.208 t.), Saint-Malo (402.245 t.), Lorient (385.376 t.), Honfleur (326.158 t.), Rochefort (301.738 t.), Tonnay-Charente (300.484 t.), Nice (292.706 t.) et St-Servan (287.247 t.). (1).

On constatait donc une grande infériorité du port en ce qui concerne le trafic des marchandises, à quoi pouvait tenir cette infériorité et cette énorme différence entre le tonnage de jauge et le trafic des marchandises ?

On a voulu trouver une des causes du faible trafic marchandises dans le fait que Cherbourg est un port de guerre et que les nécessités militaires occupant le premier plan sont une entrave au développement du port de commerce. Et cependant, jamais la Marine n'a gêné le commerce dans l'usage de ses installations propres et de la partie orientale de la rade. Si, avant la guerre, les ports mixtes : Brest, Lorient, Rochefort, Toulon et Cherbourg accusaient de faibles tonnages de marchandises, c'est pour

(1) Pavlovski.

d'autres raisons que la coexistence en un même lieu d'un port de guerre et d'un port de commerce.

La guerre de 1914-1918 a permis de se rendre compte de l'avantage que pouvaient présenter, pour la défense nationale, les établissements commerciaux dans les ports militaires et les heureux effets d'une intime liaison entre les deux organismes. L'utilisation, pendant le conflit, de la jetée du Homet pour des fins commerciales, n'a pas nui à la défense nationale. Les importants travaux actuellement en cours au port de commerce cherbourgeois pourraient également rendre de grands services en temps de guerre pour le ravitaillement d'une escadre par exemple ou comme port de refuge, rôle que Cherbourg a joué pendant la dernière guerre, mais avec des moyens de fortune et de façon combien imparfaite.

La vraie raison d'infériorité dans le trafic marchandises, et celle-ci particulière à Cherbourg, tient au fait que ce port dessert une région presque exclusivement agricole et donc ne donnant pas lieu à d'importants mouvements de marchandises : le Calvados occidental, la Manche, l'Orne et la Mayenne.

De plus, le rayon d'action du port de Cherbourg est très limité ; il faut tenir compte que la Basse-Normandie possède un port : Caen ; la Bretagne orientale et le Bocage occidental travaillent avec Saint-Malo et Granville. La zone de pénétration et de drainage se borne donc au Cotentin qui ne peut à lui seul fournir les éléments d'un commerce important.

Par contre, Cherbourg possède une situation géographique de tout premier plan pour les relations Europe-Amérique, à mi-chemin entre l'Atlantique et la mer du Nord, à l'extrême pointe du Cotentin. Cette situation fut vite appréciée des compagnies maritimes, qui choisirent Cherbourg comme port d'escales transatlantiques. Les bateaux venant de la mer du Nord vers l'Atlantique font escale à Cherbourg sans dérouter.

Aussi les statistiques accusent-elles un progrès considérable, vertigineux du tonnage de jauge.

Mouvement de la navigation (entrées et sorties).

	Tonneaux de jauge
1866	177.095
1880	779.122
1896	765.075
1900	3.544.291
1907	6.908.115

	Tonneaux de jauge
1910	8.048.537
1912	8.242.219
1913	9.213.088 (1)

Cette augmentation est due uniquement au développement des escales transatlantiques. Voici donc la cause de la grande différence constatée plus haut entre le tonnage de jauge et le tonnage des marchandises, mais cette activité est localisée dans la rade, le port de commerce n'y a pas eu véritablement part.

Etudions ici simplement le port de commerce considéré au point de vue trafic des marchandises et laissons pour plus tard le mouvement transatlantique.

Trafic des Marchandises

Entre 1870 et 1900, le tonnage de jauge des navires de marchandises a à peu près doublé, mais depuis cette date et jusqu'à la guerre, il a stationné. Il oscillait autour de 300.000 tonneaux pendant les 20 années précédant la guerre. Les marchandises embarquées et débarquées présentaient la même stagnation.

Commerce extérieur.

Années	Importations Tonnes	Exportations Tonnes	Total Tonnes	Commerce extérieur Cabotage et muta- tions d'entrepôt. Importations et Exportations réunies Tonnes
1900	70.042	127.688	197.730	286.133
1905	78.372	127.027	205.399	300.197
1910	111.117	69.173	180.290	281.295
1911	119.007	58.568	177.575	292.869
1912	127.197	64.848	192.045	257.832
1913	141.782	69.857	211.639	270.400

(1) Gidel.

Avant la guerre, Cherbourg faisait un certain trafic avec les ports Suédois, Norvégiens, Allemands, Russes, mais plus des trois quarts se faisait avec l'Angleterre, et par pavillon Anglais. La part du pavillon national était infime. Il n'est entré dans le port, en 1900, que deux vapeurs français venant de l'étranger, 15 en 1907, dix en 1910, 3 en 1913.

Les importations de l'étranger consistaient presque exclusivement en bois et en charbon.

On utilisait autrefois, lors de la Marine à voiles, de grosses quantités de bois à Cherbourg et dans la région. Les constructions navales et les industries s'y rapportant : galvanisation du fer, corderie, voilerie étaient très prospères. Baude pouvait écrire en 1859 : « Les constructions navales sont et doivent demeurer la principale industrie de la ville ; suivant les besoins respectifs, les chantiers de l'arsenal empruntent ou restituent des ouvriers à ceux du commerce et les exemples des ingénieurs de l'Etat profitent naturellement au voisinage. Aussi les navires de Cherbourg sont-ils prisés et recherchés. »

On peut se rendre compte, en passant, par ce document, de la collaboration qui existait à cette époque entre la Marine de Guerre et la Marine de Commerce à Cherbourg. Cette collaboration existe toujours, la Marine fait encore des cessions de personnel et de matériel à l'industrie privée et en particulier à la Marine de Commerce. Il faut évidemment que l'industrie privée ne puisse subvenir aux besoins et soit absolument obligée d'avoir recours aux services publics pour que ceux-ci accordent leurs concours. Mais le principe de la collaboration est toujours en vigueur. Il est très fréquent à Cherbourg de voir des navires de commerce utiliser la grande forme de radoub du Homet pour leurs réparations.

Lorsque disparut la Marine à voiles, l'importation des bois s'en ressentit fortement. De 1881 à 1913, l'importation a été en moyenne de 20.000 tonnes. Le chiffre le plus élevé a été atteint en 1895 : 30.000 tonnes ; les chiffres les plus bas ont été ceux de 1900 et 1906 : 13.500 et 15.000 tonnes. De 1900 à 1914, le bois a représenté en moyenne le quart des importations totales.

Les importations de charbon anglais étaient plus importantes. Jusqu'en 1907, elles fournissaient la moitié du tonnage total et ensuite les deux tiers.

de 1871 à 1880 :	30.000 à 40.000 tonnes.
de 1880 à 1895 :	40.000 à 50.000 tonnes.
en 1908 :	65.000 tonnes.
en 1910 :	81.000 tonnes.
en 1912 :	92.000 tonnes.
en 1913 :	111.000 tonnes.

On peut encore citer comme éléments d'importation : les engrais chimiques : 279 tonnes en 1891 ; 3.580 en 1913 ; les grains, suivant le résultat de la récolte nationale : 4.365 tonnes en 1895, tombent en 1899 à 2 tonnes, en 1905 à 5 tonnes, en 1909 à 3 tonnes et remontent à 2.500 tonnes en 1913.

Tous les produits compris dans l'importation approvisionnaient le marché local et la région avoisinante. On constatait que la puissance de pénétration du port était très faible.

Les exportations consistaient également en produits locaux ou régionaux : produits agricoles du Cotentin, légumes et primeurs, granit et macadam.

La principale, sinon l'unique cliente, était l'Angleterre. Les expéditions étaient effectuées par l'entremise des bateaux du London and South Western Railway qui assuraient cinq départs par semaine pour Southampton.

On ne trouve plus guère en Normandie, et en particulier dans le Cotentin, de culture de blé, aussi les exportations de farine sont-elles nulles ou très minimes. Le chiffre maximum atteint a été 1.600 tonnes.

Le Cotentin est un pays d'élevage. Son bétail est d'ailleurs réputé. Les herbages riches donnent une pâture que l'humidité marine vivifie sans cesse et c'est une nourriture parfaite pour les bêtes. Une grosse partie de ce bétail est vendu à Paris maintenant. Autrefois, il s'en faisait une certaine exportation.

En 1866, on exporta 3.000 bovins à Southampton ; en 1888, le nombre tombe à 48 et en 1889 à néant.

Pour les moutons, on note une exportation de 10.000 en 1866, 9.400 en 1881, 135 en 1888, nulle en 1889.

34.000 porcs furent exportés en 1874, 19.000 en 1876, aucun en 1887.

Les causes de la régression, nous les trouvons dans la crise qui a touché l'agriculture française après 1880. La prospérité fut ramenée dans les campagnes à la suite de l'application de tarifs protecteurs. Mais en 1913, il

n'y avait plus aucune exportation de bétail, toute la production de l'élevage Bas-Normand s'écoulait sur le marché National.

Par contre, Cherbourg expédiait toujours en Angleterre quelques centaines de tonnes de viande de boucherie, quelques tonnes de volailles et également du beurre et des œufs.

De 1857 à 1896, la moyenne des exportations d'œufs par Cherbourg se montait à 2.000 tonnes par an; en 1897, le chiffre est tombé à 1.062 tonnes, en 1904 à 1.022, en 1912 à 244 et en 1913 à 215.

Les œufs russes et sibériens étaient venus concurrencer les œufs normands sur le marché londonien et les en avait pour ainsi dire chassés.

Pour le beurre, c'est aux environs de 1860 que commença l'exportation par Cherbourg : Carentan qui expédiait depuis déjà longtemps en Angleterre conserva la première place jusqu'en 1872.

Années	Carentan	Cherbourg
1860	1.265 tonnes	279 tonnes
1866	2.709 tonnes	1.563 tonnes
1872	3.640 tonnes	2.953 tonnes

Mais en 1879, Cherbourg prenait et de loin la première place avec 6.986 tonnes, alors que Carentan n'en expédiait plus que 137. La progression se fit ensuite régulière et considérable :

1880	8.813 tonnes
1890	14.235 tonnes
1895	18.648 tonnes
1897	20.463 tonnes

Une grande maison de Normandie, la maison Bretel frères, de Valognes, avait même affrété deux bateaux : « Les Deux Frères » et le « B. F. » pour faire l'exportation du beurre en Angleterre. Ces bâtiments assuraient en même temps un service passagers et marchandises. Ces deux navires sont maintenant désarmés.

La cause de cette progression, on la trouve dans l'extension et l'amélioration des herbages du Cotentin. Les cultivateurs transforment leurs terres en herbages. En 1874, la Chambre de Commerce signale, dans son rapport annuel, la tendance des agriculteurs à « coucher en herbe la plus grande partie sinon la totalité de leur sol ». En 1884, le Cotentin était transformé en une immense prairie. Le marché londonien était envahi de beurre normand, mais la concurrence survint, les danois, néo-zélandais, sibériens,

améliorèrent leur fabrication et furent des rivaux dangereux et vainqueurs en grande partie.

En 1900, Cherbourg n'exporte plus que 14.887 tonnes de beurre; en 1908 : 14.400 tonnes ; en 1910 : 13.812 tonnes ; en 1913 : 9.922 tonnes.

L'Angleterre trouvait encore en Normandie des légumes et primeurs, produits du Val-de-Saire et des Mielles, terres riches, formées de sable et d'argile, situées à l'Est de Cherbourg, aux environs de Tourlaville et au-delà. D'anciens marécages, on a fait un sol très propice aux cultures maraîchères et de primeurs, grâce aussi à la douceur du climat. Les camélias et palmiers poussent en pleine terre.

C'est en 1866, que furent faits les premiers envois de légumes et primeurs : 39 tonnes. En 1908, ils s'élevèrent à 3.726 tonnes, puis redescendirent à 1.783 en 1912 et 1.691 en 1913.

En 1913, l'ensemble des produits agricoles exportés représentaient environ 15.000 tonnes, mais d'une valeur considérable.

Avant le conflit de 1914, l'Agriculture du Cotentin était en plein épanouissement. Les exportations d'œufs, beurres, fromages, légumes, primeurs, à destination de l'Angleterre principalement, étaient très profitables.

Autre produit d'exportation de fort tonnage mais de faible valeur : les granits de Maupertus et de Flamanville, les grès de la montagne du Roule. La roche provenant de la montagne était concassée sur place, amenée par wagons Decauville jusqu'au quai d'embarquement. Les charbonniers anglais la chargeaient comme fret de retour. Ces roches étaient utilisées pour empierrer les routes du Sud de l'Angleterre.

En 1889, on commence cette exportation par 957 tonnes, en 1901, on arrive à 126.639 tonnes, par la suite le chiffre a diminué, mais n'est jamais descendu au-dessous de 40.000 tonnes.

Les cailloux composaient une grosse part du tonnage total des exportations : en 1900 plus des 4 cinquièmes, en 1913, plus de la moitié.

Cabotage. — Avant la guerre, et ceci s'explique par la position géographique de Cherbourg et l'avantage de prix et de distance des transports par mer sur les transports par terre, le commerce de cabotage présentait une certaine importance pour le mouvement général du port.

Cabotage et mutations d'entrepôts

Années	Tonnage des navires. Entrées et Sorties (jauge nette)	Tonnage effectif des Marchandises. (Tonnes de 1.000 kilogs)		
		Arrivages	Expéditions	Total
1905	73.712	63.545	28.532	92.077
1910	64.948	75.668	23.008	98.677
1911	68.558	87.359	25.626	112.985
1912	40.574	41.213	22.649	63.862
1913	38.642	57.482	25.336	82.818

Les principales relations de cabotage se faisaient avec Dunkerque, Boulogne, Le Havre et les petits ports de la côte bretonne.

Des bateaux à vapeur assuraient le service Cherbourg-Le Havre, chaque semaine. Ce service prit une grosse importance du fait que les navires utilisés pour les lignes de Bordeaux, Nantes, d'Algérie, du Portugal et de l'Espagne, étaient trop grands pour entrer dans le bassin du Commerce. Les marchandises et denrées coloniales devaient donc être débarquées au Havre et être ensuite transportées à Cherbourg. Dunkerque envoyait du charbon, Boulogne des matériaux de construction et du ciment. Des grains et farines étaient apportés par les voiliers de Saint-Malo, Erquy, Le Légué, Portrieux, Treguier, Perros-Guirec, Lannion, Morlaix.

Pour le retour, Cherbourg expédiait des cailloux et des granits — 82 % des expéditions en 1912 — et aussi des fers et des aciers, des tissus, des fromages, du beurre et des œufs.

§ 2. — LE PORT PENDANT LA GUERRE

La guerre déclarée, les escales cessèrent aussitôt. On ne vit plus de transatlantiques ni allemands, ni anglais, ni américains, mais le conflit ne porta pas atteinte au commerce maritime de Cherbourg et lui imprima au contraire une activité qu'il n'avait jamais connue.

Sans doute les statistiques accusent un fléchissement en 1914, mais dès 1915, c'est un mouvement en avant qui va en s'accroissant de plus en plus.

Années	Marchandises débarquées (tonnes de 1.000 kilos)	Marchandises embarquées (tonnes de 1.000 kilos)	Total
1913	175.670	95.230	270.900
1914	156.498	77.819	234.317
1915	207.795	101.359	309.154
1916	325.091	182.525	507.616
1917	511.963	110.916	622.879
1918	789.246	57.465	846.711

Le tonnage des marchandises embarquées et débarquées avait donc en 1918, triplé par rapport à 1913.

Pour les exportations, elles se sont maintenues à un chiffre élevé et même ont sensiblement progressé, bien que les expéditions sur l'Angleterre eussent presque complètement cessé. La raison en est qu'une quantité considérable de cailloux quitta Cherbourg pour Boulogne aux fins d'entretien et réfection des routes du front.

Les importations ont progressé d'une façon formidable d'année en année et principalement en 1916-1917-1918.

C'est Cherbourg qui a reçu la plus grosse partie des charbons anglais que le Gouvernement faisait expédier sur les ports de la Manche.

Les importations de houille de l'année 1918 ont dépassé celles de 1913 au Havre de 200 %, à Cherbourg de 440 %.

Les grains, les aciers, tout ce que nécessitait le ravitaillement du pays et l'approvisionnement des usines de guerre arrivaient à Cherbourg.

Les installations sommaires du port de Cherbourg ne pouvaient suffire, — en 1918 par exemple, 900.000 tonnes de marchandises ont été débarquées à Cherbourg — mais la Marine avait mis, depuis 1916, la jetée du Homet à la disposition du Commerce.

A ce moment, la guerre sous-marine faisait rage, les cargo-boats, ne pouvant trouver place dans les bassins du Havre ou de Rouen, encombrés, venaient chercher refuge à Cherbourg ; faute d'installations suffisantes, l'on ne pouvait décharger les marchandises, d'où retards, entraînant des surestaries importantes, les blés pourrissaient, s'enflammaient dans les cales, les usines de guerre réclamaient les aciers pour la fabrication des

canons et des obus. On pensa alors à affecter la jetée du Homet aux opérations du Commerce.

A la suite d'un accord signé le 23 Septembre 1916 entre les Ministres de la Marine, de la Guerre, des Travaux Publics, des Finances et du Commerce, la jetée du Homet, tout en continuant à faire partie des ouvrages militaires et à être entretenue par la Marine, fut livrée au commerce. L'aménagement en vue de l'exploitation commerciale en revint à la Guerre et aux Travaux Publics.

On établit des engins de déchargement sur la jetée, une nouvelle voie ferrée, des parcs de stockage, l'un sur les glacis Ouest de l'Arsenal, l'autre au sud de la route de Cherbourg à Querqueville. On raccorda ces parcs à la jetée du Homet et à la gare de l'Etat par des voies de desserte.

La Marine s'était réservée 200 mètres de quais à l'origine de la jetée. Les 750 mètres restant, les parcs de stockage, les voies de raccord, l'outillage furent remis à une société unique formée pour « l'Exploitation de l'Etablissement maritime du Homet ».

On installa six postes de 125 mètres chacun, capables à eux tous d'assurer un débarquement mensuel de 60.000 tonnes de charbon.

Cet établissement du Homet, bien qu'il ne constituât, comme on l'a très bien dit, qu'un « embryon de port » et qu'il portât au plus haut point le caractère d'une installation de fortune, n'en rendit pas moins les plus grands services.

De Juin 1917 à la fin de Décembre 1918, 347.702 tonnes de charbon y furent débarquées.

C'est à la guerre aussi que Cherbourg doit d'être devenu un port pétrolier.

Pendant la guerre, de grands besoins de pétrole nous obligeaient à recourir à l'Amérique. Devant l'importance des arrivages, Rouen, le grand port pétrolier sur la Manche, ne pouvait plus suffire. Les grands tankstea-mers américains ne pouvaient se contenter des ports de seconde catégorie, il leur fallait un établissement en eau profonde accessible à toute heure de marée, Cherbourg s'imposait. Sur l'initiative du Commissariat préposé au ravitaillement en pétrole, il fut décidé de mettre à la disposition des navires pétroliers la digue de Querqueville dans l'Anse Sainte-Anne.

Nous avons fait précédemment la description du port pétrolier. (1)

(1) Cf. 2^e Partie, Chapitre I.

§ 3. — TRAFIC DEPUIS LA GUERRE

Aussitôt après la guerre, on enregistra un fléchissement assez sensible du trafic marchandises. De 846.711 tonnes en 1918, les importations et exportations sont passées à 491.987 tonnes en 1919. En 1920, l'on constate un relèvement : 611.698 tonnes dont 483.687 aux importations.

Le tableau ci-dessous donne le mouvement général des exportations et importations de 1920 à 1935.

Années	Exportations en tonnes de 1.000 kilogs	Importations en tonnes de 1.000 kilogs
1920	128.011	483.687
1921	17.724	264.435
1922	32.610	180.014
1923	41.049	260.003
1924	47.447	224.337
1925	14.471 et 20.810 M ³ de pierres	206.071
1926	69.754	175.979
1927	55.850	373.602
1928	13.155	167.290
1929	5.837	218.577
1930	9.592	206.561
1931	7.574	228.394
1932	4.854	178.298
1933	36.703	226.868
1934	28.848	161.063
1935	31.170	158.494 (1)

Un simple examen de ces chiffres suffit à se rendre compte de la grosse part prise par les importations dans le trafic des marchandises, et la regression importante du mouvement des dernières années sur les premières et en particulier sur 1920.

(1) Bulletin de la Chambre de Commerce.

I. — *Importations*

Le principal élément des importations est le charbon anglais. Le port du Homet recevait jusqu'à ces derniers temps la plus grosse part des cargaisons de houille, en particulier celles destinées aux Chemins de fer de l'Etat, à l'Usine à Gaz et aux dépôts de soutes.

Depuis le début de l'année 1935, la jetée du Homet a été reprise par la Marine en son entier, moyennant le versement d'une subvention de 500.000 francs à la Chambre de Commerce, pour les travaux de dragages et déroctages du port. (1) Le port charbonnier du Homet a donc disparu. Le chargement et le déchargement des charbons se fait maintenant dans le bassin du Commerce et sera sans doute transféré au môle N° 2 du nouveau port lorsqu'il sera aménagé.

Voici, depuis 1918, les quantités de charbon importées par Cherbourg :

Années	Charbon (en tonnes de 1.000 k).
1918	469.478
1919	369.276
1920	385.486
1921	28.465
1922	143.083
1923	223.543
1924	193.721
1925	167.331
1926	145.921
1927	222.247
1928	111.807
1929	200.765
1930	186.877
1931	196.234
1932	151.437
1933	140.113
1934	86.222
1935	90.580 (2)

(1) Cf. 2^e Partie. Chapitre II, Section III.

(2) Bulletin de la Chambre de Commerce.

La réduction des charbons entrés par Cherbourg est très forte si l'on compare les chiffres de 1918 à ceux de 1935. La principale cause en réside dans les contingentements imposés pour les importations de charbon étranger.

Comme autres éléments d'importation, l'on trouve les bois du Nord, les engrais, les grains, les ciments, macadam, mais représentant à eux tous un tonnage faible, par rapport aux charbons. En 1934, le charbon représente à lui seul la moitié des entrées, en 1935 presque les deux tiers.

Les importations de marchandises par le port de Cherbourg sont uniquement destinées aux besoins locaux, la zone de pénétration du port reste très étroite.

II. — *Exportations*

Pour les exportations elles se réduisent actuellement à un chiffre insignifiant. Les quartzites des carrières voisines de Cherbourg en composent le plus grosse partie. En 1927, par exemple, sur 55.850 tonnes exportées, l'on trouve 36.741 tonnes de pierres et, en 1933, sur 36.703 tonnes, 22 tonnes de pierres ; en 1934, sur 28.848 tonnes, 18 tonnes de pierres.

A noter également quelques sorties de charbon, provenant de l'approvisionnement des navires ; en 1920, 92.409 tonnes.

Nous savons que le Cotentin est un pays agricole, dont les légumes, primeurs, beurre et œufs sont réputés. Ces produits donnaient autrefois lieu à un mouvement d'exportation assez important sur l'Angleterre. Aujourd'hui, les expéditions de primeurs continuent, mais à un rythme très ralenti. Les envois les plus importants de ces dernières années ont eu lieu pour les légumes en 1923, 2.929 tonnes ; en 1924, 3.962 tonnes ; en 1926, 5.745 tonnes ; en 1930, 3.500 tonnes ; en 1931, 3.105 tonnes ; pour les pommes de terre : en 1923, 2.484 tonnes ; en 1924, 4.608 tonnes.

Pour les œufs, la production étrangère a pris la place des œufs normands sur le marché londonien. Les sorties sont maintenant très réduites.

En : 1923	144 tonnes
1926	284 tonnes
1927	234 tonnes
1928	503 tonnes
1929	115 tonnes
1930	201 tonnes
1931	92 tonnes
1932	49 tonnes (1)

(1) Bulletin de la Chambre de Commerce.

Les exportations de beurre en Angleterre sont actuellement très faibles. Par suite de la concurrence des beurres danois, hollandais, argentins, dont le coût de production est beaucoup moindre qu'en France, le beurre normand et français en général a presque totalement disparu de Londres. On note comme exportations :

En 1923	3.305 tonnes
1924	330 tonnes
1925	1.144 tonnes
1928	1.856 tonnes
1929	829 tonnes
1930	156 tonnes
1931	18 tonnes
1932	8 tonnes
1933	4 tonnes (1)

En été 1935 et 1936, afin de revaloriser les produits agricoles, le Gouvernement établit une prime à l'exportation des beurres, mais le port de Cherbourg ne fut pas sur la liste des ports autorisés pour cette sortie.

Les expéditions de bétail, viandes de boucherie et volailles sur l'Angleterre sont réduites à rien.

Il faut signaler aussi l'approvisionnement en produits agricoles de la région, que font à leur escale de Cherbourg les paquebots transatlantiques. Au moment de la grande activité du port, des quantités très importantes de primeurs, beurre, œufs, volailles, viandes, sortirent ainsi de France par Cherbourg. Depuis, le régression du trafic (régression que nous étudierons plus loin), les provisions de bord ont subi fatalement le même mouvement, et, de plus, les denrées françaises se trouvant défavorisées comme prix de revient vis-à-vis des produits étrangers, certains approvisionnements qui, autrefois, étaient faits en France, le sont maintenant en Angleterre ou en Allemagne.

III. — *Cabotage*

Le trafic de cabotage se maintient assez important et même est en progression tant qu'au nombre des navires entrés et sortis, comme on peut s'en rendre compte par les chiffres ci-dessous :

(1) Bulletin de la Chambre de Commerce.

Années	Nombre de Navires entrés et sortis	Tonnage des Navires entrés et sortis
1918	283	65.377
1919	289	39.118
1920	332	75.686
1921	334	62.745
1922	384	61.087
1923	475	137.990
1924	415	86.511
1925	347	49.028
1926	422	179.462
1927	383	295.297
1928	397	135.672
1929	453	134.516
1930	558	224.298
1931	552	149.178
1932	725	155.778
1933	752	133.473
1934	705	118.606 (1)

En 1935, on note à l'entrée 498 navires, à la sortie 497, représentant un tonnage de 74.968 tonneaux à l'entrée, et 78.571 tonneaux à la sortie et transportant 39.769 tonnes de marchandises à l'entrée et 23.546 tonnes à la sortie.

Les marchandises composant le trafic de cabotage demeurent celles dont nous avons parlé plus haut, les cailloux et granits étant l'élément de beaucoup le plus fort.

La majeure partie de ce trafic se fait entre le Havre et Cherbourg.

On peut se demander ce que deviendra ce service Le Havre-Cherbourg lorsque les travaux d'agrandissement du port de Cherbourg seront achevés et que les navires qui, actuellement, ne peuvent, vu leur tonnage, entrer dans le bassin du Commerce, pourront trouver place au môle N° 2 du nouveau port. Le transit par Le Havre des marchandises destinées à Cherbourg

(1) Bulletin de la Chambre de Commerce.

deviendra inutile au moins pour les cargaisons complètes pour Cherbourg et donc le service Le Havre-Cherbourg pourrait voir son trafic diminuer sensiblement. Il est possible également que certaines marchandises destinées au Havre viennent d'abord à Cherbourg, par exemple, les cargaisons mixtes, en partie principale pour Cherbourg, et le service Cherbourg-Le Havre aurait ainsi un regain d'activité. En un mot, Cherbourg se trouvera au point de vue facilité d'accès des navires sur un pied d'égalité avec Le Havre.

IV. — *Fret transatlantique*

Nous désignons ainsi le fret transporté par les paquebots transatlantiques, fret de poids faible mais de grande valeur : or, automobiles, avions.

Les transports d'or, dûs aux fluctuations des changes, sont d'importance très variable. En 1929, on trouve aux importations 54 quintaux, en 1930, 1.310 quintaux, en 1931, 4.180 quintaux. En 1932, le mouvement change, ce sont les exportations qui accusent 15.623 quintaux.

Le transport des automobiles des passagers est une source de profit non négligeable pour un port. Le Cahier des charges établissant les tarifs actuels d'utilisation de l'outillage du port de Cherbourg fixe la manutention des automobiles à 50 francs par voiture, avec un minimum de perception de 100 francs par opération. Les autos garées paient 20 francs par jour et par voiture.

En 1927, 177 voitures ont été manutentionnées : 95 débarquées et 82 embarquées.

En 1928, 499 voitures, dont 270 débarquées et 229 embarquées.

En 1929, 788 voitures, dont 409 débarquées et 379 embarquées.

En 1930, 924 voitures, dont 468 débarquées et 456 embarquées.

En 1934, 372 voitures, dont 188 embarquées et 184 débarquées.

En 1935, 513 voitures transportées.

Le chargement et le déchargement des avions nécessite un outillage spécial. Cherbourg possède les engins de manutention requis.

Ils ont déjà été utilisés à plusieurs reprises.

V. — *Causes du faible trafic de marchandises du Port de Cherbourg.*

En ce qui concerne le mouvement des marchandises, Cherbourg se trouve handicapé du fait que son hinterland est principalement agricole et aussi à cause de sa situation excentrique à l'extrême pointe du Cotentin.

I. Le Cotentin est une région essentiellement de pâturages et de culture et donc ses produits ne donnent pas lieu à un mouvement commercial aussi important avec l'extérieur que les produits industriels. Les productions agricoles représentent une grande valeur mais un faible poids et ce qui importe le plus pour un trafic maritime, c'est le tonnage.

La question de l'industrialisation du Cotentin a été à plusieurs reprises soulevée.

La région de Cherbourg possède en effet des ressources naturelles en partie seulement exploitées. Il existe une industrie minière dans le Cotentin. Avant la guerre, dans le seul département de la Manche, l'on trouvait trois exploitations minières. A 20 kilomètres de Cherbourg, la mine de Diélette, son minerai est une magnetite tenant 60 % de fer ; le dépôt de Mortain offre un minerai moins riche (47 à 48 %), mais on évalue le gisement à 15 ou 20 millions de tonnes, et sans bouleversement. Plus tourmentée est la mine de Bourberouges, mais importante également.

Les mines de Diélette ont été noyées pendant la guerre ; depuis, elles n'ont pas encore été remises en exploitation. L'exploitation en est d'ailleurs rendue difficile par les tempêtes très fortes qui sévissent surtout l'hiver, dans ces parages. La façon la plus simple d'exporter le minerai de Diélette serait peut-être de le transporter à Cherbourg et de là le diriger par voie de mer.

Par suite de l'inexistence du port de Granville, les produits de Mortain et de Bourberouges ont jusqu'ici été expédiés par Saint-Malo. Cherbourg pourrait concurrencer Saint-Malo pour ce trafic.

La Manche est un immense champ de fer. Le minerai s'y rencontre dans de nombreux plis ou synclinaux de l'écorce terrestre. Le Cotentin en compte une dizaine de La Hague à Mortain, plis parallèles entre eux et orientés de l'Est à l'Ouest, de sorte que le gisement se poursuit sous la mer et est pratiquement illimité.

Les rares prospections qui ont eu lieu dans la Manche ont permis de trouver du minerai à Pirou et sur la Lande de Lessay, à Carteret, à Surville, à Coutainville, à Percy.

Les habitants de la Manche ont longtemps pris le minerai pour du grès

houillier. Ils ont essayé de l'employer comme combustible. N'ayant pas réussi, ils en ont abandonné l'exploitation.

Mais la Manche renferme un autre trésor, la seule mine de mercure connue en France, à la Chapelle-en-Juger.

Cherbourg peut, comme Caen, devenir un grand port exportateur de minerais.

II. La seconde raison qui crée un obstacle au trafic marchandises du port de Cherbourg est sa position isolée à la pointe du Cotentin. Cette situation lui est une cause d'infériorité vis-à-vis de la concurrence des autres ports environnants assurant la répartition à l'intérieur de la région des produits venant de l'étranger. Pour les charbons, par exemple, Caen, Saint-Malo, Granville importent de fortes quantités. Le rayon de pénétration de Cherbourg est très faible et s'arrête à une ligne que l'on peut tirer de Coutances à Isigny par Saint-Lô.

Des voies ferrées nouvelles pourraient faciliter les transports, mais n'en diminueraient pas la distance et partant le coût.

§ 4. — LE PORT D'ALLÈGEMENT ET DE RÉPARTITION POUR LES ESSENCES ET LES PÉTROLES

La consommation du pétrole et du mazout pour les usages industriels ne cesse de s'accroître en France. La houille, pour de multiples emplois a été remplacée par les combustibles liquides : pétrole brut ou mazout pour la chauffe des chaudières (dans les usines ou sur les navires), pour le fonctionnement des moteurs Diésel, essence pour l'aviation et l'automobile. L'approvisionnement français s'élevait en 1913 à 710.000 tonnes. En 1920, il est passé à un million de tonnes, en 1929 à 3 millions, en 1934 à plus de 6 millions.

A part les puits de Péchelbronn, la France n'a pas de gisements et doit faire venir de l'étranger, notamment des Etats-Unis d'Amérique, du Mexique, du Vénézuéla et de la Russie, ce qui est nécessaire à ses besoins. En 1930, par exemple, les importations ont atteint le chiffre de 3.524.976 tonnes.

La manipulation des essences et pétroles est dangereuse et il faut des installations spéciales pour les recevoir.

La guerre accrut d'une façon formidable les besoins de pétrole dans le monde et montra l'insuffisance des navires-citerne et des dépôts exis-

tants. Il y eut une politique du pétrole qui amena un grand accroissement de la flotte mondiale pétrolière passée de 500.000 tonnes en 1914 à 5.000.000 en 1922. A cette date, la France possédait pour sa part 126.685 tonnes de navires-citerne (de port en lourd). En 1928, la flotte française passe à 232.684 tonnes, en 1935 à 340.380 tonnes.

Nous avons vu que c'est pendant la guerre qu'est née à Cherbourg la fonction de port pétrolier et les installations qui furent créées à ce moment pour remplir cette fonction. Le port pétrolier de Querqueville fut achevé en janvier 1921. (1)

Depuis 1922, de fortes quantités d'essences et pétroles ont été importées par le port en eau profonde de Querqueville.

Années		Quantités
1922		18.472 tonnes.
1923		9.371 tonnes.
1924		11.782 tonnes.
1925		121.101 tonnes.
1926		11.912 tonnes.
1927	Essences raffinées.....	117.330 hectolitres.
	Huiles lourdes.....	16.356 tonnes.
1928		354.579 hectolitres.
1930		33.384 tonnes.
1931		16.209 tonnes.
1932	Essences raffinées.....	435.910 hectolitres.
	Huiles lourdes	33.312 tonnes.
1934		16.670 tonnes.
1935	Essences raffinées.....	18.876 tonnes.

Le rôle actuel du port pétrolier est principalement celui de port d'allègement et de répartition.

Comme port d'allègement, il reçoit les navires ayant un trop fort tirant d'eau pour remonter en Seine, particulièrement aux marées de morte-eau.

(1) Cf. II^e Partie. Chap. I.

Ces bateaux laissent à Cherbourg une partie de leur charge et gagnent ensuite Rouen.

En tant que port de répartition, il assure le déchargement des grands pétroliers, en provenance du pays d'origine et le chargement des petits pétroliers qui viennent chercher le pétrole pour le transporter dans les ports secondaires, tels : Granville et Saint-Malo, où les grands pétroliers n'ont pas accès.

APPENDICE AU CHAPITRE I^{er}

La Pêche

La pêche à Cherbourg est presque exclusivement côtière. Elle est faite par quatre chalutiers à vapeur et un grand nombre de bateaux à voiles et à moteurs représentant un tonnage total de 1.400 tonneaux environ.

Voici les résultats de la pêche ces années dernières :

Années	Quantités	Valeurs
1928	2.273.395 kgs	12.701.755 frs
1929	2.857.800	15.683.250
1930	2.996.043	17.301.112
1931	3.246.381	15.835.894
1932	2.712.414	10.109.536
1933	4.400.235	12.901.255
1934	3.691.301	10.604.200

(1)

En 1935, la pêche a rapporté 11.135.000 francs.

La pêche fait vivre 1.400 pêcheurs et leurs familles, soit environ 5.600 personnes.

Nous devons citer, comme principale organisation de la région faisant l'armement à la pêche et le mareyage, la société « Chalutiers Cherbour-

(1) Bulletin de la Chambre de Commerce.

geois ». C'est cette société qui possède les quatre chalutiers à vapeur du port. La pêche de ces chalutiers est divisée en deux époques distinctes :

Pêche d'été : merlans, limandes, carrelets, limandes-soles, merluchons, pelouses, mornettes, etc.

Pêche d'hiver; : rougets, raies, rayots, pelouses, surmulets et turbots.

A ces chalutiers, il faut ajouter un nombre important de cordiers à moteurs, appartenant tant au port de Cherbourg qu'à tous les ports des environs, de Barfleur à Carteret : Cosqueville, Le Becquet, Querqueville, Auderville, Herqueville, etc.

La pêche des cordiers consiste surtout en congres, hats, raies, poche-teaux, roussettes, chiens, dards, etc.

La Société « Chalutiers Cherbourgeois » expédie ses pêches non seulement en Normandie, mais aussi à Paris et dans les principales villes de France : Orléans, Lyon, Nancy, Reims, etc., et même à l'étranger.

Elle est actuellement connue comme l'une des maisons de marée les plus importantes de France.

CHAPITRE II

Le Port de Passagers (Trafic Transatlantique)

La principale activité du port de Cherbourg, considéré au point de vue commercial, est le trafic d'escales transatlantiques. Cherbourg est un point d'escale pour les paquebots qui font la traversée de l'Océan. C'est un port de passagers.

Nous étudierons, dans une première section, le port d'escales transatlantiques proprement dit et en deux autres sections deux fonctions se rattachant au port transatlantique : le port aérien et le port d'émigration.

Section 1. — *Le port d'escales transatlantiques proprement dit.*

Section 2. — *Le port aérien.*

Section 3. — *Le port d'émigration.*

SECTION I

Le port d'escales transatlantiques proprement dit

§ I. — ORIGINES DE CHERBOURG PORT D'ESCALES TRANSATLANTIQUES

Pour trouver l'origine du port transatlantique de Cherbourg, il faut remonter au début de la navigation à vapeur, vers 1836 ; au moment où Samuel Cunard, en Angleterre, lançait ses bâtiments à la conquête de l'Atlantique, l'opinion publique réclama en France des lignes régulières sur New-York. Le gouvernement nomma une commission pour rechercher le port le plus apte à servir de tête de ligne. Plusieurs ports furent pris en considération : Le Havre, Bordeaux, Nantes, Dieppe et Cherbourg. Les représentants de Cherbourg eurent beau faire valoir les eaux profondes et les facilités d'accès de leur rade, c'est Le Havre qui eut la préférence, malgré le manque d'eau. Il fallut trouver un concessionnaire pour la ligne, ce qui ne fut pas chose facile. En effet, le statut de la société anonyme

n'existait pas à ce moment, tel qu'il est inscrit actuellement dans la loi et l'armement privé hésitait à entreprendre une œuvre d'une telle envergure, dont les résultats n'étaient que très problématiques. En 1847, le Gouvernement mit à la disposition de la Maison Herout et Handel, du Havre, quatre frégates à vapeur de la Marine de guerre, mais il fallait que le bassin de la Floride fût à même de les recevoir et comme il ne fut pas prêt en temps, ce fut de Cherbourg que se fit le premier départ le 21 Juillet 1847. En somme, c'est Cherbourg le premier port en France qui ait joué un rôle dans le trafic transatlantique.

En 1869, sous les couleurs de la H.A.P.A.G., dirigée à ce moment par Albert Ballin, Cherbourg vit la première escale véritable dans son port. Le grand armateur allemand avait tout de suite apprécié les avantages de Cherbourg comme port d'escale.

Le pavillon anglais ne suivit pas de loin le pavillon allemand et ce fut la Royal Mail qui fit escale à Cherbourg. Puis des services réguliers furent organisés, une fois par semaine un paquebot de la Compagnie Hambourgeoise faisait escale au retour de New-York, deux fois par mois ceux de la Royal Mail au retour soit de New-York, soit des Antilles.

En 1869, le Président de la Chambre de Commerce pouvait dire dans son rapport annuel : « Il est entré, en 1869, 108 navires de plus qu'en 1868 ».

Par suite de la guerre de 1870, les escales furent supprimées pendant quelques mois.

Elles reprirent avec une activité nouvelle; en 1874 quatre compagnies faisaient régulièrement escale à Cherbourg : la Hamburg America Linie, la North German Llyod, l'Eagle Line, la Royal Mail. Le tonnage annuel de jauge, en tenant compte des entrées et des sorties, s'élevait déjà à 450.943 tonneaux.

En 1878, malgré les prévisions des Ponts et Chaussées, qui croyaient à une progression, il se produisit une diminution qui alla en s'accroissant jusqu'en 1895. En 1879, la North German Llyod cessa ses escales, la Royal Mail également. Il ne resta plus, en 1889, que deux lignes à passer par la rade : Hambourg-New-York et Southampton-Saint-Thomas.

En 1891, ce fut le tour des bâtiments de la H.A.P.A.G. de s'abstenir de passer par Cherbourg et la rade ne reçut plus que ceux des navires de la Royal Mail qui allaient aux Antilles ou en revenaient. Le nombre des escales était descendu de 114 en 1874 à 16 en 1886, et à 6 en 1894, celui des passagers de 2.795 en 1874 à 1.041 en 1885, 192 en 1893, et 85 en 1894.

L'année 1895 marqua une reprise du trafic transatlantique de Cher-

bourg, et depuis le mouvement d'ascension s'est amplifié. Les paquebots de la Hamburg America reprirent leurs escales en 1895; en 1896, ce furent ceux de la Compagnie Hambourgeoise Sud-Américaine. Cette compagnie devait bientôt interrompre ses services à Cherbourg, mais les deux puissantes compagnies de Hambourg et de Brême donnèrent à leur escale de Cherbourg une importance de plus en plus grande. En 1896, 81 transatlantiques allemands jaugeant 230.184 tonneaux touchèrent à Cherbourg; en 1905, 198 jaugeant 934.948 tonneaux; en 1910, 226 avec 2.067.306 tonneaux; en 1913, 211 avec 2.295.000 tonneaux.

Les compagnies allemandes n'étaient pas les seules à utiliser l'escale de Cherbourg, les compagnies anglaises se servaient également du port de Cherbourg. En 1896, la Royal Mail adjoignit à la ligne des Antilles une ligne sur le Brésil et la Plata. En 1907, la White Star Line faisait passer par Cherbourg ses services de Southampton sur New-York et les navires de la Booth Line relâchaient à Cherbourg à leur retour de Para vers Liverpool.

En 1908, ce fut le tour des paquebots américains de l'American Line, de choisir Cherbourg comme escale, sur la ligne de New-York à Southampton

Dans le tableau suivant, on verra les vicissitudes et les progrès des escales transatlantiques à Cherbourg de 1875 à 1913.

Années	Escales Transatlantiques	Tonnage de Jauge	Passagers
1875	89	162.309	2.548
1885	122	250.688	1.128
1891	22	54.696	321
1894	6	14.657	85
1896	137	411.022	6.174
1900	374	1.697.472	30.313
1906	406	3.410.677	49.601
1909	556	3.928.586	60.968
1912	527	4.025.230	59.378
1913	557	4.504.653	69.678 (1)

(1) Gidel.

Les pavillons allemand, anglais, américain, se répartissaient ainsi le mouvement des escales de 1900 à 1913.

Années	Pavillon Allemand			Pavillon Anglais			Pavillon Américain		
	Escales	Tonnage de Jauge	Passagers	Escales	Tonnage de Jauge	Passagers	Escales	Tonnage de Jauge	Passagers
1900	274	1.217.191	22.515	55	175.439	1.290	44	254.031	6.341
1905	198	934.948	17.073	69	226.732	2.711	102	535.792	18.768
1910	226	2.067.306	23.553	24	1.336.658	18.596	90	470.930	11.155
1913	211	2.295.990	22.596	265	1.797.110	34.577	81	411.533	12.705

On constate donc que de 1900 à 1913, le pavillon Allemand a tenu, sans conteste, la première place, mais que l'écart entre le pavillon Anglais et le pavillon Allemand a diminué sans cesse.

Pendant ces treize années, le tonnage américain a augmenté de 62 %, le tonnage allemand de 88 %, le tonnage anglais a décuplé.

Pour les voyageurs transportés on trouve le même mouvement. De 1900 à 1913, les compagnies allemandes sont restées stationnaires, les compagnies américaines ont augmenté leur trafic de 100 %, les compagnies anglaises l'ont décuplé.

En 1913, les paquebots de six compagnies faisaient régulièrement escale à Cherbourg.

Deux Compagnies Allemandes :

Hamburg-Amerika : Ligne Hambourg-New-York.
 Nord-Deutscher-Lloyd : Ligne Brême-New-York.

Trois Compagnies Anglaises :

White Star Line : Ligne Southampton-New-York.
 Booth line : Ligne Liverpool-Para (au retour seulement).
 Royal Mail Steam Packet Co : Ligne Southampton-Buenos-Aires.
 Southampton-Saint-Thomas.

Une Compagnie Américaine :

American Line : Ligne Southampton-New-York.

Cherbourg, en 1913, présentait donc une grande activité comme port d'escale : 15 % des voyageurs de cabine d'Europe à New-York et inversement passaient par Cherbourg.

A quoi attribuer la faveur dont jouissait le port de Cherbourg à ce moment. Il est d'abord certain que la situation géographique et économique de Cherbourg y était pour une grande part. Une autre raison n'était pas non plus étrangère à l'activité économique du port : le régime favorisé des taxes et péages. Au lieu de 0 fr. 24 par tonneau de jauge nette et une taxe de 5 francs par passager de cabine et de 2 francs par passager de 3^e classe, droits en vigueur au port du Havre, Cherbourg exemptait de tout droit de tonnage et la taxe fut réduite de 1902 à 1905 à 1 franc par passager de cabine et 0,50 par émigrant. En 1905, la taxe fut doublée, mais l'avantage n'en restait pas moins important pour les compagnies étrangères fréquentant Cherbourg.

Les compagnies étrangères faisaient ainsi une concurrence redoutable à notre Compagnie Transatlantique. On l'a prétendu, du moins. L'on doit au préalable admettre que les attaques dirigées contre les escales étrangères auraient été beaucoup moins vives si l'attitude des Allemands installés à Cherbourg, à cette époque, n'avait pas fait craindre que leur action commerciale ne fût mise au service de desseins politiques et militaires.

En se plaçant simplement au point de vue économique, l'on peut considérer, avec M. Claveille, dans son livre « Nos ports », que les escales étrangères entraînant une réduction du prix des transports par la concurrence entre services français et étrangers, exerce « une répercussion directe sur le développement général du trafic des chemins de fer » par l'afflux des voyageurs sur les lignes françaises et ne serve en définitive l'intérêt du pays.

D'autre part, on ne peut pas songer réserver à notre marine marchande tout le fret français ou passant par la France.

L'interdiction des escales dans le but de favoriser l'armement français aurait de plus des conséquences extrêmement graves pour le pays.

Notre tonnage se verrait d'abord réduit dans de grandes proportions. A Cherbourg, par exemple, supprimons le trafic d'escales étrangères et nous constaterons qu'il ne restera malheureusement presque plus rien.

Ensuite, nous risquerions, en fermant nos ports aux navires étrangers, d'être victimes de manœuvres de réciprocité, ce qui serait d'ailleurs normal. Une nouvelle lutte économique serait déclanchée.

Il faut tenir compte également des profits procurés à la population locale par les escales transatlantiques : droits de pilotage, salaires des équipages des transbordeurs, entretien de ces bateaux, rémunérations des agents de navigation, toutes ces sommes représentent un pouvoir d'achat qui est utilisé dans la ville même pour la plus grosse part.

D'ailleurs, ces avantages ont été appréciés d'autres ports français, en particulier de Boulogne. La Compagnie du Nord avait même pensé créer une ligne sur l'Europe Centrale par la Belgique et attirer ainsi le trafic américain.

Les passagers eux-mêmes voyaient un intérêt à s'embarquer ou débarquer à Cherbourg plutôt que dans un autre port. Ils pouvaient prendre le paquebot le jour de la semaine qui leur convenait le mieux ; la traversée moins longue d'environ 70 milles pouvait également les tenter. Les paquebots anglais et allemands étaient à ce moment plus vite que les paquebots français, donc traversée plus rapide. Enfin, considération qui avait son prix, pour une clientèle comme la clientèle allemande, c'était la perspective de retrouver avec un paquebot de la Hamburg-Amerika ou du Nord-Deutscher Lloyd, un morceau du sol national.

§ 2. — TRAFIC D'ESCALES TRANSATLANTIQUES PENDANT LA GUERRE 1914-1918

La guerre devait interrompre le trafic transatlantique le 31 Juillet 1914.

L'année 1914 n'a donc donné que 1.731.079 tonneaux et 35.662 passagers pour la navigation d'escales. En 1915, deux petits navires français seulement ont été enregistrés. En fait, les escales transatlantiques étaient provisoirement supprimées. Il n'y avait pas lieu de s'en étonner. La Marine Marchande Allemande avait dû cesser ses opérations commerciales depuis le début des hostilités, la Marine Anglaise, en partie réquisitionnée, avait réduit au strict minimum ses services de paquebots transatlantiques, enfin les voyageurs étaient devenus rares et des escales ne se justifiaient plus à Cherbourg en ce qui les concernait.

§ 3. — TRAFIC D'ESCALES TRANSATLANTIQUES APRÈS LA GUERRE JUSQU'EN 1930 ; PÉRIODE DE PROGRESSION.

La guerre terminée, on pouvait être assez anxieux sur l'avenir du trafic transatlantique du port de Cherbourg et se demander si l'activité des années précédant immédiatement la guerre allait reprendre.

Les faits ont répondu : Cherbourg a repris sa fonction de grand port d'escale.

Sans doute, les paquebots allemands disparurent de la rade, la Hamburg Amerika et le Nord Deutscher Llyod ayant été dépossédés de leurs navires au profit de nos alliés britanniques. La perte des escales allemandes devait être le « sacrifice patriotique de Cherbourg ». Mais ce sacrifice ne devait pas être de longue durée ; à la suite des conventions passées entre Américains et Allemands, l'United Mail Steamship Company, le groupe Harriman, la Hamburg Amerika et le Nord-Deutscher Llyod, les installations de Hambourg et Brême furent mises à la disposition des firmes Germano-Américaines et Cherbourg retrouva sous les couleurs américaines les escales allemandes perdues.

Les paquebots américains et anglais ont repris la route de Cherbourg. En août 1919 parut un navire de la Compagnie Cunard. La Royal Mail rétablit sa ligne sur le Brésil et La Plata, puis la Booth Line, puis l'American Line. Des compagnies nouvelles se sont jointes aux anciennes : la Red Star Line, l'United Mail Steamship Company. Plus tard, ce fut le tour du Llyod Royal Hollandais et de la Holland Amerika Line.

Voici le tableau des compagnies qui faisaient à ce moment escale à Cherbourg pour les lignes Nord-Amérique.

Cunard Line (Anglaise) sur New-York et Southampton,
4 escales par mois dans chaque sens.

White Star Line (Anglaise) sur New-York et Southampton,
2 escales par mois dans chaque sens.

Red Star Line (Anglaise) sur New-York et Anvers,
4 escales par mois dans chaque sens.

Royal Mail Steam Packet Company (Anglaise).
sur New-York et Buenos-Aires.
2 escales par mois dans chaque sens.
sur New-York et Hambourg,
2 escales par mois dans chaque sens.

American Line (Américaine) sur New-York et Hambourg.

United Mail Steamship Company (Américaine).
sur New-York et Anvers.

Le tonnage d'escale a progressé à Cherbourg d'une façon formidable ainsi que l'on peut s'en rendre compte par les chiffres suivants :

1^o Tonnage de jauge.

Preons, comme point de départ, l'année 1869, date de la première escale à Cherbourg.

Années	Jauge (en tonneaux)
1869	81.507
1880	178.746
1900	1.697.472
1910	3.888.014
1920	4.852.000
1921	8.189.090
1922	14.593.978
1923	18.922.664
1924	19.591.892
1925	21.517.006
1926	20.495.050
1927	21.038.208
1928	22.571.843
1929	22.875.565
1930	25.529.264

2^o Nombre d'escales et nombre de passagers.

	Escales	Passagers
1869	47	1.175
1880	84	2.295
1900	374	30.313
1901	333	18.266
1902	338	20.295
1903	314	24.134
1904	327	30.612
1905	322	38.552
1906	412	49.601
1907	514	62.353
1908	571	58.806
1909	556	63.622
1910	543	54.744
1911	509	59.110
1912	527	60.637

	Escales	Passagers
1913	557	69.678
1920	212	75.529
1921	333	75.080
1922	644	107.708
1923	840	130.721
1924	787	121.327
1925	860	184.662
1926	816	200.964
1927	838	211.122
1928	897	203.391
1929	876	203.992
1930	946	183.786 (1)

Le trafic se décompose ainsi entre les diverses compagnies fréquentant le port de Cherbourg et entre les diverses catégories de passagers.

a) Entre les Compagnies

	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930
Atlantic Transp. Line			28	40	28	27	25	26	23
American Line.....	26	35	20	1					
Baltic American Line				5	5	3	3	1	1
Canadian Pacific.....	39	73	74	71	68	80	102	106	105
C. Gl ^e Transatlantique						6	27	23	
Cunard Line	117	163	153	181	181	179	170	142	135
Hamb. Amerika Line.			10	17	57	58	69	96	145
Llyod Royal Holland.	68	40	37	41	44	44	44	41	68
Nord Deutscher Llyod			24	47	69	95	94	78	126
Orient Line				1					
Red Star Line.....	60	61	44	62	36	46	52	54	75
Royal Mail.....	96	121	116	134	120	80	72	71	55
United States Line...	145	207	132	133	106	115	125	126	137
United American Line	14	34	43	32					
White Star Line.....	79	106	104	95	102	105	114	102	90
Totaux.....	644	840	787	860	816	838	897	876	946

(1) Journal de la Marine Marchande. N° du 3 Septembre 1931.

b) Catégories de Passagers

Années	Passagers d'Amérique	Passagers Européens	Excursionnistes	Totaux
1924	143.227	9.183	8.917	161.327
1925	165.003	8.467	11.192	184.662
1926	179.848	9.615	11.500	200.964
1927	188.188	8.876	14.058	211.122
1928	176.074	10.761	16.556	203.391
1929	181.065	9.448	13.479	203.992
1930	160.111	13.579	7.096	183.786 (1)

De ces chiffres, l'on peut déduire les considérations suivantes :

1^o Les excursionnistes représentent une faible fraction du trafic cherbourgeois, environ 7 %.

2^o Le mouvement de beaucoup le plus important se fait avec l'Amérique (Amérique du Nord via New-York, Brésil, Uruguay, Argentine).

La clientèle de Cherbourg est une clientèle de touristes et d'hommes d'affaires, composée d'individualités séjournant en France, donc y faisant des dépenses, y consommant. C'est un débouché certain, un appoint sérieux pour notre balance commerciale. On a compté jusqu'à 8 escales par jour, un seul paquebot a pu débarquer 2.000 passagers que 4 ou 5 trains spéciaux acheminèrent vers Paris.

Les plus grands liners du monde participent au trafic de Cherbourg.

Les années les plus prospères pour le trafic transatlantique ont été les années 1922, 1923, 1924, 1925, 1926, 1927, 1928 et 1929. Le point culminant des passages a été enregistré en 1927 avec 211.122. En 1930, on note un nombre d'escales non encore atteint jusqu'à ce jour, mais il faut constater une diminution du nombre des passagers de 30.000 sur l'année 1927 et de 20.000 sur 1928 et 1929. Or, ce qui importe dans le trafic transatlantique, c'est le nombre des passagers. Il est évident que l'escale d'un navire est une source de profit pour le port, mais l'élément primordial du trafic est la clientèle, c'est-à-dire le voyageur. L'année 1930 doit déjà être considérée comme une année de régression. D'ailleurs, les recettes du port se sont fortement ressenties de la diminution du nombre des passagers. Elles

(1) Journal de la Marine Marchande. N^o du 3 Septembre 1931.

ont été réduites d'environ 2.600.000 francs sur 1929. Entre également comme cause de la baisse des recettes la diminution des passagers transatlantiques de 1^{re} et surtout de 2^e classe et des émigrants. Les premiers payant des droits plus élevés que les troisième classe et touriste, les seconds rémunérateurs par leur nombre. Il y a eu un déclassement des passagers, la crise commençant déjà à sévir, les classes inférieures des navires furent plus utilisées que les classes supérieures.

L'année 1930 a donc vu une augmentation du nombre des escales, mais une diminution de celui des passagers, soit recul du trafic, ce recul sera beaucoup plus important l'année suivante et marquera le début du mouvement de régression qui s'est poursuivi pendant plusieurs années. Ce mouvement semble actuellement arrêté, et même l'année 1936 indique un mouvement de reprise.

§ 4. — TRAFIC TRANSATLANTIQUE DE 1931 A 1936. — PÉRIODE DE RÉGRESSION.

A partir de 1931, nous entrons dans une période de crise économique générale. Mais cette crise économique, si elle est mondiale et universelle, a touché certaines industries, certaines régions, certaines villes plus que d'autres. L'industrie des transports maritimes a été très affectée, Cherbourg compte parmi les ports qui ont le plus souffert de ce phénomène économique, nous en verrons les raisons.

Signalons ensuite comme faits ayant entraîné la régression du trafic transatlantique de Cherbourg : la concurrence des autres ports, en particulier de Boulogne ;

la diminution de l'émigration vers l'Amérique du Sud, la restriction totale vers l'Amérique du Nord. (Nous étudierons ce sujet dans la partie réservée au port d'émigration) ;

le changement d'orientation qui s'est produit dans la circulation des voyageurs.

I

Les diverses catégories de passagers fréquentant le port de Cherbourg sont, nous l'avons vu : les touristes, les hommes d'affaires, les émigrants. Nous nous occuperons des émigrants par ailleurs, examinons le mouvement de régression des passagers touristes et hommes d'affaires.

Pour les touristes, il est facile de comprendre que leurs possibilités de dépenses diminuant, les voyages étant pour eux un luxe onéreux, ils s'en abstinrent ou ne s'engagèrent pas dans des voyages aussi importants que la traversée de l'Atlantique.

Les hommes d'affaires, pour qui les voyages ne sont pas un plaisir, mais une nécessité, ont vu également par la force des choses leurs besoins de déplacements raréfiés par suite de la contraction et de la diminution des échanges internationaux. De plus, les Etats devenant de plus en plus protectionnistes, une tendance marquée à l'autarchie économique s'est manifestée et partant les relations entre les peuples se sont fortement réduites.

Un autre phénomène inspiré directement des difficultés financières actuelles s'est produit pour cette catégorie de passagers. Les voyageurs, hommes d'affaires contraints de se déplacer, se sont contentés des classes modestes des paquebots alors qu'auparavant ils n'auraient pas hésité à employer les meilleures cabines.

Donc, deux faits dont les statistiques nous apportent la confirmation:

1^o Diminution du nombre des voyageurs.

2^o Décalage dans la qualité des voyageurs.

1^o. — *Diminution du nombre de passagers*

En 1930, 183.786 passagers sont passés par le port de Cherbourg, en 1931 le chiffre tombe à 132.716, en 1932 à 93.588, en 1933 à 65.969, en 1934 à 54.851, parmi lesquels en 1930, 174.429 passagers transatlantiques, en 1931, 121.617, en 1932, 82.940, en 1933, 52.956, en 1934, 41.911 (1).

Cette réduction des passagers n'est pas propre au port de Cherbourg ; d'une statistique publiée par le Journal de la Marine Marchande au sujet du mouvement transatlantique (passagers) entre l'Europe du Nord et l'Amérique du Nord, il résulte que du 2 Janvier au 24 Décembre 1931, l'ensemble des lignes a subi une diminution de passagers de 30,4 % sur l'année 1930.

Pour cette même période, Cherbourg a perdu 28,5 %.

Par la suite, la régression s'est accentuée et si l'on compare les résultats de l'année 1933 à ceux de l'année 1929, la réduction du nombre des passagers pour Cherbourg a été de 67,6 %. Les péages ont naturellement suivi la même courbe et accusent une diminution en 1933 de 74,4 %, en

(1) Bulletin de la Chambre de Commerce.

1934 de 81 %, soit plus des 4 cinquièmes sur 1929. L'on se rappelle que les péages sont la principale ressource du port de Cherbourg, l'on apprécie donc en passant la très difficile situation financière dans laquelle se trouve le port.

En 1935, l'on constate une légère augmentation du nombre des passagers sur 1934 : 58.735 contre 54.851, dont 42.226 passagers transatlantiques. La courbe descendante semble arrivée à son point le plus bas, l'on remarque même sur certains points une petite progression.

Les résultats de l'année 1936 paraissent confirmer une reprise d'activité du port de Cherbourg. Les recettes sont en augmentation sérieuse : en 1935 les taxes de péage avaient produit 2.675.928 francs : à fin Novembre 1936 les taxes avaient déjà donné 2.987.921 francs et depuis, la progression s'est accrue. On peut fixer à 20 % l'augmentation des recettes en 1936 sur 1935.

Une statistique approximative de fin d'année indique pour 1936 : 49.711 passagers transatlantiques contre 42.226 en 1935, soit une augmentation sensible.

Puisse ce nouveau mouvement se confirmer et s'amplifier (1).

2°. — *Décalage dans la qualité des voyageurs*

Le nombre total des passagers a donc diminué très fortement entre les années 1930 et 1934, mais toutes les classes de voyageurs n'ont pas subi une réduction égale, les première classe ont accusé une régression sensible, les seconde classe et cabine une chute presque complète, la réduction des touristes a été moins importante que celle des autres classes. On constate donc un déclassement des voyageurs, décalage dû à la crise économique, comme nous l'avons dit.

Le tableau ci-dessous donne la répartition, par catégories de passagers, des voyageurs ayant utilisé le port de Cherbourg depuis 1930.

(1) Il est à noter que le chiffre des excursionnistes d'outre-Manche, même pendant les années de régression du trafic transatlantique s'est maintenu et même a progressé jusqu'à ce jour :

Années 1930	9.357	Années 1934	12.940
1931	11.099	1935	16.509
1932	10.648	1936	26.743
1933	13.013		(chiffre approximatif).

Années	1 ^{re} Classe Hors d'Europe	de Cabine 2 ^e Classe	Touriste 3 ^e Classe	Passagers Européens	Emigrants Européens	Mères Améri- caines
1930	41.298	29.848	35.779	9.363	50.953	7.096
1931	31.492	14.954	30.033	7.329	34.537	3.271
1932	22.598	5.290	22.974	3.855	28.156	577
1933	14.768	3.098	15.414	3.296	16.328	
1934	11.060	878	12.983	3.320	13.637	
1935	10.615	630	13.674	3.951	13.356	(1)

De l'examen de ces chiffres ressortent deux observations, le nombre des passagers dans chaque classe a diminué, mais non dans les mêmes proportions. Les renseignements que nous donnons ci-dessous viennent corroborer cet examen.

Si l'on compare l'année 1933 à l'année 1929, le nombre des passagers de 1^{re} classe a diminué de 71,8 %, celui des passagers de 2^e classe et cabine de 92,1 %, le nombre des 3^e classe et touriste de 48,2 %.

En 1934, les réductions sur 1933 sont les suivantes :

Première classe : 25,1 %.

Deuxième classe et cabine : 71,6 %.

Troisième classe et touriste : 16,4 %.

En 1935, les première classe ont diminué de 2 % sur 1934, les deuxième classe et cabine n'existent virtuellement plus, les 3^e classe et touriste ont augmenté de 5,3 %.

Les troisième classe et touriste ont donc proportionnellement moins perdu que les autres classes et même gagné en 1935 par rapport à 1934.

Le décalage s'est surtout produit au détriment de la deuxième classe et cabine et au profit de la classe touriste qui a largement augmenté son pourcentage.

La crise qui a pesé sur les deux rives de l'Atlantique s'est donc manifestée de deux façons : par une diminution du nombre des voyageurs et un décalage dans la qualité des passagers.

II

Les armements ont naturellement dû tenir compte de ce double fait pour continuer leurs services dans des conditions, sinon favorables, du moins

(1) Bulletin de la Chambre de Commerce.

viables. Un commerçant doit, sous peine d'échec, se plier aux besoins et aux désirs de sa clientèle, les compagnies de navigation durent donc prendre les mesures qu'imposaient la situation.

Le nombre des passagers en diminution entraîna la réduction de la rotation des navires. Un même navire, au lieu de séjourner 24 ou 48 heures dans un port terminus de sa ligne, y reste 3, 4 jours ou même davantage. Par suite, le nombre de ses voyages annuels se trouve réduit.

Une partie de la flotte transatlantique a été désarmée. Le tonnage de jauge des navires entrés ou sortis à ou de Cherbourg a diminué, ainsi que le nombre des escales. Les chiffres ci-dessous mesurent l'importance de la régression.

Années	Tonnage de jauge	Nombre d'escales
1931	21.775.577 tonneaux	751
1932	16.851.806 »	533
1933	15.518.984 »	471
1934	13.461.104 »	407
1935	12.913.360 »	380 (1)

(1) Bulletin de la Chambre de Commerce.

Entre les compagnies fréquentant le port de Cherbourg, les escales se répartissent ainsi :

	1931		1932		1933		1934		1935	
	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties
Canadian Pacific.....	28	38	22	28	18	27	18	25	17	28
Chargeurs Réunis.....										
C ^{ie} G ^{ie} Transatlantique..	4				1					
Cunard Line.....	45	41	37	35	34	35	23	7		
Cunard White Star Line							30		52	54
Hamburg America Line.	90	60	76	58	69	55	60	10	57	59
Llyod Royal Holland....	1	1								
Nord Deutscher Llyod...	62	68	67	57	60	60	40	4	35	37
Orient Line.....										
Red Star Line.....	29	27								
Royal Mail.....	21	21	18	21	19	21	19		19	21
United States Line.....	66	60	30	22	4	4				
United America Line....		37								
White Star Line.....	40	37	31	29	30	32	17	2		
Baltimore Mail Line.....			1			2		1		
Swenska Amerika Linie..			1							
Swedish Amerika Line..										1
	398	353	283	250	235	236	207	200	180	200
	751		533		471		407		380	(1)

Certaines compagnies, pour diminuer leurs frais, ont fusionné, tels la Cunard et la White Star, devenues depuis 1934 la Cunard White Star Line.

Des ententes furent également conclues entre compagnies (Conférences Nord-Atlantique). Par exemple avant leur fusion, la Cunard et la White Star avaient arrêté un accord à la suite duquel au lieu de deux départs et retours New-York-Cherbourg-Southampton par semaine, un seul voyage dans chaque sens serait effectué, une semaine par un paquebot de la White Star, la semaine suivante par un Cunarder.

(1) Bulletin de la Chambre de Commerce.

Par ces divers moyens, l'on a abouti à une réduction du tonnage en circulation et donc diminution du trafic portuaire pour adapter dans la mesure du possible l'offre à la demande.

Pour suivre le décalage de qualité, les compagnies ont mis en service des bâtiments adéquats, c'est-à-dire moins confortables, moins rapides et dont les frais de passage sont moins élevés. Ex : Manhattam de la Compagnie Cunard.

Ces bateaux sont, en général, des bateaux mixtes qui ont une cargaison à bord. Quand les voyageurs étaient nombreux, on se souciait peu d'avoir un complément de fret : on venait à Cherbourg uniquement pour les passagers, mais avec la dureté des temps, les armateurs choisissent le port où l'on trouve à la fois fret et voyageurs. Cherbourg est nécessairement sacrifié, car il n'offre pas de fret, ou très peu. C'est ainsi que certains bâtiments de la Cunard et de la United States Line (bateaux de fret surtout), ont abandonné Cherbourg pour Le Havre. Ex. : Compagnie Cunard : l'Ausonia, l'Aurania, le Franconia, Carinthia ; Compagnie Cunard White Star : le Georgic, le Britannic ; Compagnie United States Line : Georges Washington, President Roosevelt, President Harding. Les voyageurs de qualité intermédiaire ont suivi le fret et par suite déserté Cherbourg.

L'on peut ainsi se rendre compte que, pour le port de Cherbourg, le second phénomène engendré par la crise : le décalage de qualité a rejailli sur le premier fait, diminution du nombre des voyageurs et en a accru le mouvement.

III

La seconde cause de régression du trafic passagers du port de Cherbourg provient de la concurrence des autres ports. Nous avons déjà parlé de la perte de certaines escales de navires de la Cunard et de la United States Line quittant Cherbourg pour Le Havre où ils trouvent du fret en même temps que des passagers.

Autre concurrent de Cherbourg : le port de Boulogne. Boulogne a causé ces temps derniers un grand tort aux escales Cherbourgeoises, en particulier pour le trafic Westbound des lignes Allemandes (en direction de l'Amérique). Ce n'est pas une raison de fret qui a fait donner à Boulogne une préférence. Boulogne est, ainsi que Cherbourg, un port d'escale sans fret. Mais la position géographique de Boulogne, plus favorable que celle de Cherbourg par rapport à Paris et à l'Angleterre, a attiré certaines com-

pagnies, en dépit du prolongement de voyage que ce transfert pouvait provoquer pour les passagers. Les passagers ont, en général, accepté ce changement. Il est à remarquer que les compagnies poussées par des nécessités financières ont ici pris une mesure qui leur était favorable et pouvait cependant nuire à leur clientèle.

Boulogne possède actuellement un trafic de voyageurs de qualité moyenne, peu de voyageurs de luxe ou de première classe, il a donc moins souffert de la crise que Cherbourg, dont la clientèle est de qualité supérieure.

De grands travaux ont été entrepris au port boulonnais, ouvrages couverts en partie par les crédits considérables accordés par l'Etat. Il est regrettable de constater la grande dispersion d'efforts en matière portuaire de la part du Gouvernement. Alors que des aménagements très importants viennent d'être apportés au port de Cherbourg, pour lui permettre de remplir dans des conditions parfaites sa fonction de port d'escales, l'on crée pour répondre aux mêmes besoins des installations nouvelles au port de Boulogne. N'est-il pas suffisant de subir la concurrence des ports étrangers sans avoir à lutter également contre celle des ports français ? Le trafic actuel ne nous semble pas nécessiter un accroissement des ouvrages portuaires.

IV

Nous devons également constater, et c'est la troisième cause de diminution du trafic transatlantique cherbourgeois, un changement d'orientation dans la circulation des voyageurs, changement préjudiciable à Cherbourg.

Beaucoup de passagers au lieu de quitter le paquebot à l'escale de Cherbourg débarquent plutôt maintenant au terminus d'Angleterre ou d'Allemagne ou bien au retour de leur voyage en Europe évitent la France. Pourquoi ?

C'est que la vie est devenue trop chère en France. Dans les années qui suivirent la guerre, le change étant très favorable à nos visiteurs, en particulier Américains, le séjour en France leur était d'un coût très réduit. Qui a pu assister à une escale en rade de Cherbourg à cette époque, s'est rendu compte sans difficulté du peu de valeur que représentait pour les Américains notre monnaie nationale. Les services rendus aux passagers par le personnel du port étaient rémunérés de façon royale pour le bénéficiaire sans que le geste représente pour le libéral donateur un sacrifice appréciable.

Profitant du pouvoir d'achat très large dont disposaient nos hôtes, le commerce français a établi ses prix en conséquence, dépassant et de loin la marge habituelle de bénéfice. On se souvient des « prix pour Américains ». Mais il y a une limite à toute augmentation de prix qui, faute d'être respectée, entrave la consommation et risque même de la supprimer complètement. Ce phénomène se produisit tout naturellement et la pratique de prix exagérés, correspondant avec une diminution de la puissance d'achat, entraîna un recul du consommateur et du voyageur.

La dévaluation du sterling et le mark touriste ont joué contre nous.

La dévaluation du sterling ou chute de la livre a eu pour conséquence de créer un écart entre les prix français et les prix anglais à l'avantage de ces derniers, une hausse des prix intérieurs n'ayant pas suivi la chute de la livre.

En Allemagne, a été créé le mark touriste : les touristes peuvent se procurer dans des banques françaises des « marks bloqués » ou « marks touristes » sur la base de 4 francs au lieu de 6 francs, taux normal de change ; par suite, les détenteurs de ces marks gagnent un tiers sur le prix de leurs dépenses en Allemagne.

En Angleterre, comme en Allemagne, le pouvoir d'achat des touristes est, en ce moment, bien plus grand qu'en France, raison sérieuse pour déterminer leurs préférences.

Ajoutons que la France a perdu de son pouvoir d'attraction sur les touristes : on ne visite plus les pays dévastés qui ont amené tant de voyageurs après la guerre. On a vu également plus haut le nombre imposant de mères américaines venues en France en pèlerinage.

L'élément psychologique influe aussi sur la fréquentation d'un pays ; les bruits divers de révolution, émeute, de guerre contre l'Italie qui ont circulé il y a quelques années, et tout récemment les bruits de guerre avec l'Allemagne, n'ont pas été pour attirer chez nous le visiteur étranger.

Pour toutes ces raisons diverses, le nombre des voyageurs étrangers s'arrêtant en France a diminué considérablement et partant le trafic passagers du port de Cherbourg par où passait le plus gros contingent de ces visiteurs.

De plus, le Français ne sait pas en général faire valoir suffisamment ce qu'il possède. L'étranger nous dépasse sur ce point. Alors qu'ailleurs, on a fait un effort énorme de publicité pour appeler le touriste, notre activité est ici beaucoup trop faible.

Un autre changement dans la circulation des voyageurs, et qui a son

importance, est la préférence marquée maintenant par certains passagers pour la ligne New-York-Italie. Le prestige des paquebots italiens s'accrut en particulier lors de la mise en service du Rex et du Conte Di Savoia, qui ont ravi le « Ruban Bleu » au Bremen jusqu'à l'arrivée de Normandie.

Cherbourg a reçu en son port le super Cunarder « Queen Mary », navire de 80.000 tonnes dont la nouveauté, la puissance, le confort et la rapidité pourraient attirer le voyageur et redonner en passant à Cherbourg un renouveau de trafic. Il est en effet reconnu qu'un bâtiment neuf exerce sur les usagers une attraction et détermine souvent leurs préférences.

On peut, en concluant cet aperçu des causes de régression du trafic voyageurs de Cherbourg, distinguer les causes passagères des causes permanentes.

Les causes passagères, c'est la crise économique, d'ailleurs en voie de régression : la reconstitution d'une riche clientèle avec la reprise des affaires permettra aux navires de luxe de reprendre un certain niveau de passagers ; Cherbourg y trouvera son compte parce que, par essence, c'est un port de bateaux de luxe et de voyageurs pressés (Cherbourg est le port de vitesse par excellence), nous avons vu que les petits bâtiments avaient plus d'intérêt à aller au Havre qu'à Cherbourg.

Cause passagère également, la préférence donnée aux navires de la Ligne Italie-New-York.

La principale cause permanente, c'est la concurrence des autres ports, des ports français en particulier. Pour ces derniers, le trafic national n'en souffre pas, dira-t-on peut-être, mais Cherbourg en subit l'effet et de plus, lorsque pour un trafic égal les frais sont doublés, nous voulons parler du coût des travaux exécutés à Cherbourg et à Boulogne, le patrimoine national s'en trouve fatalement réduit.

On peut craindre que cette cause permanente ne fasse jamais renaître à Cherbourg une période de prospérité semblable aux années 1920 à 1929 où la concurrence était minime et l'euphorie économique exceptionnelle.

APPENDICE A LA SECTION I

Le Mouvement Postal

Le mouvement postal du Port de Cherbourg s'est développé dans de très grandes proportions depuis 1920, si bien qu'en 1930, Cherbourg occupait la première place dans le monde à cet égard.

Années	Nombre de Sacs		Totaux
	Arrivées	Départs	
1920	79.183	46.312	125.495
1921	84.712	74.182	158.894
1922	125.351	101.913	227.264
1923	202.754	139.064	341.818
1924	234.692	184.964	419.656
1925	251.542	222.183	473.725
1926	258.182	259.774	517.956
1927	262.961	264.695	527.656
1928	270.656	262.725	533.382
1929	251.427	273.045	524.472 (1)

Mais le mouvement postal n'a pas été épargné dans la régression du trafic du port, il faut constater cependant que ce trafic s'est moins

(1) Gauvain.

affaibli que les autres éléments, en particulier l'élément passagers. En 1933, on trouve encore 358.531 sacs postaux manutentionnés.

Années	Nombre de Sacs		Totaux
	Arrivées	Départs	
1932	185.992	252.273	438.265
1933	1.6.821	241.710	358.531
1934	95.456	193.517	288.973
1935	48.583	192.144	240.727 (1)

Il faut tenir compte également du mouvement postal aérien, dont nous parlerons à la section suivante, qui a pris une certaine importance à Cherbourg.

(1) Bulletin de la Chambre de Commerce.

SECTION II

Le Port Aérien

« Toute politique de circulation est commandée par la coopération nécessaire entre les divers instruments du trafic et entre les moyens de circulation les plus variés, la locomotion aérienne comprise ». (1)

Cherbourg trouve encore ici dans sa position géographique un avantage considérable pour établir, dans les meilleures conditions de rapidité possibles, les communications entre les rivages du Nord de l'Europe et les autres mers du globe. C'est par Cherbourg la route la plus courte du point d'atterrissage des paquebots pour joindre le centre du continent. Cherbourg port de vitesse présente pour l'aviation des possibilités incomparables. A des paquebots rapides, l'avion offre un complément naturel pour la vitesse.

Le Terrain

L'aérodrome de Querqueville actuellement utilisé se trouve à 6 kilomètres de la gare maritime, en bordure de la rade, à 3.000 mètres du mouillage des paquebots. Insuffisant au début, d'importants travaux ont été entrepris, les dimensions du terrain ont été très sensiblement augmentées, actuellement c'est un excellent aéroport.

Cet aérodrome est militaire, mais les pilotes civils ont l'autorisation de l'utiliser. La Chambre de Commerce a d'ailleurs participé pour une somme de 500.000 francs aux travaux d'amélioration, voulant donner au trafic aérien toutes les facilités désirables et comprenant l'importance de ce trafic en liaison avec les lignes transatlantiques.

La Chambre de Commerce a, de plus, fait l'acquisition d'une vedette rapide et confortable pour assurer en 10 minutes la liaison directe du paquebot à l'aéroport et vice-versa.

Le projet d'extension du port prévoit l'établissement d'un terrain d'aviation sur le terre-plein des Flamands. Le terre-plein n'est en ce moment pas encore nivelé, et, donc aucun aménagement n'a été fait au port.

(1) Gauvain.

Fonctionnement du Service aérien

Le trafic s'est rapidement développé.

En Juin 1928, la ligne Cherbourg-Le Bourget est inaugurée, à la suite d'un accord entre la White Star Line et l'Air Union. Les voyages ne se font que sur la demande des passagers. Plusieurs vols ont également lieu entre Paris et Londres.

En 1929, les services sont plus fréquents et on note 40 voyages sur Cherbourg-Paris et 117 passagers transportés. On amorce le service postal Cologne-Cherbourg.

Le 1^{er} Août 1930, on établit un service quotidien Cherbourg-Le Bourget en liaison avec les escales transatlantiques. 1930 a vu aussi la création de lignes régulières directes Cherbourg-Bâle et vice-versa et Cologne-Cherbourg. Le sens Cherbourg-Cologne ne sera exploité que plus tard ; à ce moment un hydravion en liaison avec les paquebots du Nord Deutscher Lloyd transporte le courrier destiné à l'Allemagne.

En 1931, l'on crée le service Cherbourg-Cologne.

Les lignes aériennes au départ de Cherbourg ou à leur arrivée ont donc obtenu un succès immédiat. L'on a vu jusqu'à 6 avions dans la même journée.

Voici les résultats obtenus :

	Nombre de Voyages	Sacs de Poste	Poids en Kilogs
1930			
Cherbourg-Bâle	38	1.332	16.942
Bâle-Cherbourg	38	1.247	22.561
Cologne-Cherbourg	16	316	5.557
Total.....	192	2.895	45.060
1931			
Cherbourg-Bâle	64	2.380	28.777
Bâle-Cherbourg	65	1.729	23.196
Cologne-Cherbourg	20	343	4.791
Cherbourg-Cologne	11	174	3.183
Total...	160	4.626	59.947

	Nombre de Voyages	Sacs de Poste	Poids en Kilogs
1932			
Cherbourg-Bâle	52	1.997	21.498
Bâle-Cherbourg	51	994	5.169
Cologne-Cherbourg	21	326	4.707
Cherbourg-Cologne	9	166	3.035
Cherbourg-Le Bourget	13	69	393
Total...	146	3.552	34.802
1933			
Cherbourg-Bâle	39	1.504	17.600
Bâle-Cherbourg	45	710	3.590
Cologne-Cherbourg	24	378	5.433
Cherbourg-Cologne	12	258	4.426
Cherbourg-Le Bourget	19	86	618
Total...	139	2.936	31.667
1934			
Cherbourg-Amsterdam (essai).	1	20	295
Cherbourg-Cologne	11	270	4.837
Cologne-Cherbourg	18	259	3.295
Total...	30	549	8.427
1935			
Cologne-Cherbourg	17	252	3.619
Cherbourg-Cologne	9	209	4.155
Cherbourg-Amsterdam (essai).	1	19	375
Total...	27	480	8.149 (1)

(1) Bulletin de la Chambre de Commerce.

Les voyages se font pendant les mois d'été : Juin, Juillet, Août, Septembre et, suivant les années, Avril et Octobre.

De toutes les lignes aériennes helvétiques, le trafic le plus important a été fourni par la ligne Cherbourg-Bâle en 1931 : 2.891.250 lettres.

On avait étudié la possibilité de nouveaux services, entre autres un service postal régulier Cherbourg-Bâle et vice-versa qui aurait assuré également le service voyageurs. Une adjudication eut lieu au Ministère des P. T. T., mais sans conclusion, quoique une compagnie française ait soumissionné à un prix très intéressant : 0 fr. 01 le kilo-kilomètre avec garantie de 350 kgs par voyage.

On pensait également au développement d'un trafic nouveau, l'aviation de tourisme : passagers transatlantiques voyageant avec leur avion, trouvant à Cherbourg les facilités de le faire débarquer, conduire à Querveville et s'envolant de l'aérodrome.

Hydrescales

Sans savoir les tendances futures de l'aviation, l'on pourrait prévoir un développement de l'hydraviation et la nécessité d'hydrescales aussi indispensables que les terrains d'atterrissage pour l'aviation terrestre. Les conditions essentielles que devront remplir ces organismes seront les suivantes : un plan d'eau bien abrité par des digues ou jetées et à proximité d'un grand port maritime, terre-pleins d'accès facile, reliés à la voie ferrée et à la route, emplacement pouvant recevoir les édifices indispensables pour le trafic et le fonctionnement des services accessoires, entre autres : installations de T. S. F. et de radio-gonométrie, pour assurer la communication constante avec les appareils en vol.

Le port de Cherbourg remplit toutes ces conditions. Le plan d'eau : la baie des Mielles, protégée par la jetée des Flamands et la Grande Digue. Le terre-plein des Flamands, dont nous avons parlé plus haut, pourrait très bien être utilisé comme emplacement pour les constructions. Une délibération de la Chambre de Commerce a d'ailleurs affecté plus spécialement ce terre-plein à l'aviation.

Depuis de nombreuses années déjà, les hydravions de la Marine Militaire évoluent dans la partie Ouest de la petite rade, à l'abri de la jetée du Homet, il n'y a pas de raison pour que l'hydraviation commerciale ne puisse utiliser la partie Est de la même rade.

C'est à Cherbourg que fut établie la première station aéro-maritime

en France, en 1927, par l'amérissage en rade d'un hydravion britannique, appartenant à l'Imperial Airways Co.

En 1928, le Ministère des Affaires Etrangères accorda des facilités aux hydravions de l'Imperial Airways. La Compagnie put obtenir en bloc cinq autorisations d'amérissage sans indiquer à l'avance la date des vols.

L'on construisit un hydro-aéroport, consistant en un radeau mouillé en rade.

Tablant sur le développement de l'hydraviation, Cherbourg peut devenir la tête de ligne d'un service d'hydravions vers la Grande-Bretagne et l'Europe Septentrionale (Allemagne du Nord, Scandinavie, Pays Baltes).

Le Survol

La question du survol est un danger qui risque de compromettre gravement l'essor du port aérien. Cherbourg est port de guerre, par suite tout le Nord du Cotentin est zone interdite.

Avant l'arrêté de 1935, l'obtention des autorisations de survol de la région était difficile. Des incidents risquaient de se produire à l'atterrissage, par suite des lenteurs dans les transmissions des autorisations entre les Ministères de l'Air et de la Marine, en cas de force majeure, atterrissage forcé par mauvais temps par exemple.

Une réforme était nécessaire à ce régime très rigoureux : l'on demandait au moins l'élargissement des canaux d'accès et la suppression des demandes d'autorisation individuelle pour les pilotes de lignes régulières, aux compagnies donnant le nom de leurs pilotes.

Satisfaction partielle fut accordée par le Ministère de l'Air en son arrêté et instruction du 30 Novembre 1935. Les couloirs autorisés pour parvenir dans la zone interdite ne furent pas modifiés, mais les autorisations devinrent plus larges et les demandes facilitées.

La zone interdite est ainsi délimitée : à l'Est par le méridien de Cosqueville-Saint-Pierre-Eglise. Au Sud, par la ligne brisée Saint-Pierre-Eglise-Valognes-Les Pieux. A l'Ouest par le méridien des Pieux. Au Nord par une ligne parallèle à la côte, à 6 milles au large de la laisse de basse-mer entre les méridiens de Cosqueville à l'Est et des Pieux à l'Ouest.

Pour rallier Querqueville et en partir, les avions doivent emprunter le couloir autorisé, délimité au Nord par la ligne droite Biville-Querqueville, au Sud par la ligne Les Pieux-Querqueville. Dans ce couloir, l'altitude

maximum est de 400 mètres. Le survol de l'arsenal et du Centre Aéronautique de Chantereyne est interdit.

Tout avion venant de l'Etranger doit atterrir en France sur un aéroport douanier. Querqueville n'ayant pas de poste douanier, la nouvelle réglementation souleva une difficulté qu'une lettre de la direction de l'Aéronautique civile vint aplanir en laissant en vigueur l'ancien système de visite.

A chaque arrivée et départ, aussi bien sur terre que sur l'eau, il y a obligatoirement arraisonnement et visite.

Les hydravions qui veulent gagner la rade ou en sortir doivent également suivre une route qui leur est déterminée suivant qu'ils viennent du Nord ou bien de l'Ouest ou Est. L'altitude maximum dans les eaux territoriales est de 200 mètres. L'amérissage ou l'envol ne peuvent avoir lieu que de jour seulement et en grande rade ou à l'Est de la petite rade.

Le séjour dans la zone interdite est strictement réglementé : en rade, le séjour n'est toléré que dans la partie Est de la petite rade ; à Querqueville, la durée du stationnement est au maximum de 48 heures, à moins de force majeure que l'autorité maritime apprécie.

En rade comme à Querqueville, il y a obligation de se soumettre aux consignes militaires et maritimes.

En ce qui concerne les autorisations d'accès dans la zone interdite, les demandes doivent être adressées avant le premier Janvier de chaque année par le propriétaire ou l'exploitant de la ligne au Ministère de l'Air avec la liste des pilotes proposés et l'horaire prévu. Les autorisations sont accordées par le Ministère de l'Air après accord du Ministère de l'Intérieur et de la Marine. Elles sont d'un an maximum et renouvelables. L'autorisation est valable pour tous les appareils du propriétaire ou de l'exploitant de la ligne, conduits par un des pilotes mentionnés sur l'autorisation. Le propriétaire ou exploitant doit signaler à l'avance au Commissaire de Police Spéciale, tout voyage comportant amérissage dans le port ou atterrissage à l'aérodrome de Querqueville, en indiquant l'heure d'arrivée approximative, le numéro de l'appareil, le nom du pilote et des passagers.

L'accès de l'aérodrome de Querqueville est subordonné à son occupation par la Guerre ou la Marine.

Depuis la réforme de 1935, les autorisations individuelles et pour chaque voyage sont donc supprimées et remplacées par des autorisations annuelles et portant sur des éléments variables : pilote et appareil à condition qu'ils appartiennent à une même compagnie. Une plus grande

facilité est accordée sur ce point. La zone interdite et ses couloirs restent les mêmes. Ce sont évidemment des entraves au trafic aérien de Cherbourg, mais il faut tenir compte que Cherbourg est port de guerre et que la défense nationale a ses besoins impérieux. (1)

SECTION III

Le Port d'Emigration

I. — LE MOUVEMENT D'ÉMIGRATION

L'origine de Cherbourg port d'émigration ne remonte pas avant 1914. Le mouvement d'émigration des pays d'Europe vers l'Amérique est de date plus ancienne, mais avant 1914, il était entièrement fait par les ports du Havre, de Marseille, de Boulogne ; d'ailleurs le transit par la France était assez faible. L'Allemagne avait, en effet, réussi à drainer tous les émigrants de l'Europe Orientale ; par un système de passeports, de formalités et même de contrôle sanitaire, elle arrêta tous les passagers de 3^e classe non munis de billets pour les Etats-Unis via Brême ou Hambourg. Un article du traité de Versailles a supprimé ces formalités et ainsi permis aux émigrants de venir s'embarquer en France et en particulier à Cherbourg.

L'attrait du Nouveau Monde s'est exercé principalement sur les habitants pauvres de l'Est, du Centre et du Sud de l'Europe : ce sont des Austro-Hongrois, des Grecs, des Turcs, des Russes, des Polonais, des Lithuaniens, un assez grand nombre d'Italiens également, mais en 1921, le Gouvernement Italien n'autorisa l'émigration que par navire Italien, ce qui en réduisit l'importance.

Ce sont les classes rurales, c'est-à-dire les plus pauvres en ces pays, qui fournissent le principal contingent d'émigrants. A la merci d'une mauvaise récolte, leur pays dévasté par la guerre, n'ayant plus de gouvernement respecté, ils espèrent trouver de l'autre côté de l'Océan une vie facile que la richesse des Américains semble leur promettre.

(1) Journal Officiel du 8 Décembre 1935.

Le tiers de ces émigrants se dirige vers l'Amérique du Sud, le reste va aux Etats-Unis par New-York. De là, ils sont distribués dans presque toute l'Amérique du Nord suivant la présence des foyers d'appel économique qui s'offrent : terres vacantes, mines, industries actives. Ils recherchent les pays dont le climat, la flore et les ressources se rapprochent aussi exactement que possible des pays d'où ils viennent.

Ils sont d'un sérieux appoint dans le trafic transatlantique. On a même dit que « c'est l'abondance de la marchandise humaine — les émigrants — qui a amené le rapide accroissement du tonnage des transatlantiques ». (1)

Mais devant l'envahissement de son sol, le gouvernement des Etats-Unis a dressé des barrières en édictant des règlements. Ces bras qui arrivent en grand nombre et n'exigent qu'une faible rémunération sont une concurrence pour les ouvriers du pays, on craint des répercussions économiques, politiques et sociales. En 1921, le Sénat de Washington adopte une première loi sur l'immigration. Le nombre des émigrants de chaque nationalité est limité à une proportion de 3 % des ressortissants de chaque nation étrangère lors du recensement de 1910.

Le 1^{er} juillet 1924, une nouvelle loi, le Reed Bill restreint dans des proportions beaucoup plus grandes, l'entrée des émigrants. Chaque pays a droit à un contingent annuel de 2 % du chiffre de ses nationaux fixés aux Etats-Unis, d'après le recensement de 1890.

Le maximum pour chaque nation est donc :

Nations		En 1921	En 1924
Anglo-Saxons	Anglais et Irlandais.	72.206	62.458
	Allemands	75.040	50.129
	Norvégiens	12.166	6.453
	Suédois	19.956	9.561
	Danois	5.449	2.789
Total.....		184.817	131.390

(1) C. Vallaux. — La Mer.

Nations		En 1921	En 1924
Latins	Français.	3.523	3.878
	Italiens.	40.294	3.882
	Espagnols.	"	131
	Portugais.	"	503
	Roumains.	"	603
	Belges.	1.482	512
Total.		45.299	9.509
Slaves	Austro-Hongrois.	50.117	4.725
	(Tchèques, etc.)		
	Russes, Polonais, Lithua- niens.	52.974	8.189
Total.		103.091	12.914 (1)

Ces deux lois, et en particulier la seconde, sont très désavantageuses pour les slaves. En 1890, ces peuples avaient, en effet, très peu d'émigrants en Amérique.

Le gouvernement accorde des facilités d'entrée aux extra-quota, le contingent établi étant le quota. Ces extra-quota sont les diplomates et leurs familles, les prêtres, les professeurs, les femmes, les enfants de moins de 18 ans dont le mari ou le père est citoyen américain.

La Confédération des Etats-Unis s'est déclarée satisfaite de la nouvelle loi de 1924. Un très grand nombre de demandes d'entrée ont été refusées. Du 1^{er} Janvier au 1^{er} Juillet 1925, on a enregistré 164.000 entrées. Voici, suivant les pays, le rapport des admissions aux demandes.

	Demandes d'admission	Admissions
Italie.	300.000	3.845
Russie.	160.000	2.248
Hongrie.	60.000	473
Autriche.	16.000	785
Allemagne.	100.000	51.227
Angleterre et Nord de l'Irlande.	80.000	34.007 (2)

(1) et (2) Paul Moulin.

L'on remarque que l'Allemagne a été le pays le plus favorisé.

Cette limitation des entrées a eu des répercussions appréciables sur les recettes des compagnies, dont les émigrants constituaient un élément important, élément plus stable que les passagers de luxe. Les ports en ont souffert également et ont vu les péages perçus sur les émigrants diminuer de façon sensible.

Ces règlements ont eu aussi une conséquence curieuse, les navires ont fait la course pour arriver le plus vite à New-York et autres ports de l'Amérique du Nord et débarquer leur chargement d'émigrants, ne sachant pas où en était le contingent d'admission.

Les lignes Sud-Américaines ont vu leur trafic augmenter, la nouvelle réglementation dirigeant en grande partie les émigrants vers l'Amérique du Sud.

Les transports d'émigrants se faisaient autrefois dans des conditions très dures : entrepôts sombres, mal aérés. Ces conditions ont été très améliorées. Certaines compagnies ont même fait construire des navires spéciaux pour émigrants ou en ont aménagé d'anciens, la White Star Line : le Cedric, l'United American Line : le Mount Clay, la Cunard Line : l'Albania.

En 1924, une conférence internationale pour l'émigration a eu lieu à Rome, et a étudié les questions des embarquements clandestins, des transports des émigrants, de leur hygiène, du service sanitaire sur les paquebots, etc.

Le monde entier s'intéresse maintenant au sort des émigrants.

II. — L'ÉMIGRATION PAR CHERBOURG

Ce n'est qu'en 1920 que Cherbourg a pris une grande importance comme port d'émigration. Avant la guerre, le transit d'émigrants s'opérant en France utilisait les ports du Havre, de Marseille, de Bordeaux, de Bayonne. Ce transit était d'environ 400.000 émigrants par an.

Dans les années suivantes, on a enregistré à Cherbourg un nombre important de passagers émigrants.

1922	41.101 émigrants
1923	44.542 —
1924	49.406 —
1925	59.291 —

Soit pour ces quatre années une moyenne de 48.500 émigrants par an. Le quart à peu près transporté par la Royal Mail se dirigeait vers l'Amérique du Sud. En 1924, elle embarqua 12.303 émigrants sur un total de 49.406. En 1925, elle vient encore en tête et précède pour ce trafic la White Star Line, la Red Star Line, l'United American Line, etc.

Cherbourg est très bien organisé pour répondre à sa fonction de port d'émigration. Deux immenses hôtels offrent abri aux émigrants en attendant leur embarquement, attente quelquefois longue, étant données les formalités et le contingent imposés par les Etats-Unis : l'Hôtel Atlantique et l'Hôtel New-York.

L'Hôtel Atlantique reçoit les émigrants transportés par les Compagnies Cunard, White Star et Red Star Line, qui ont d'ailleurs construit elles-mêmes l'édifice. Cet hôtel immense peut abriter 2.500 voyageurs et possède des installations de tout premier ordre : logement, réfectoires, jardins et en particulier service sanitaire et de désinfection absolument parfaits.

L'Hôtel New-York bâti par la Royal Mail est également important, moins confortable que l'Hôtel Atlantique, il répond cependant très bien aux besoins qu'il assure.

Les émigrants sont une importante ressource pour le commerce local. En Octobre 1922, il y en avait 3.000 qui dépensaient par jour 45.000 francs d'alimentation et d'emplettes. De plus, le fonctionnement des hôtels était entièrement assuré par des fournisseurs et des employés de la ville.

Ils sont également très intéressants pour la Chambre de Commerce car une taxe est prélevée sur chaque émigrant utilisant le port. En 1914, cette taxe était de 0 fr. 50, en 1920 elle passe à 2 fr. 50, à 10 francs en 1926 et 15 francs en Octobre 1926.

Le mouvement le plus fort d'émigration par le port de Cherbourg fut enregistré en 1926 : 82.188. Celui des années 1927, 1928, 1929 et 1930 fut également important.

	Emigrants embarqués	Emigrants débarqués	Total
1927	39.331	26.699	66.030
1928	33.500	26.068	59.568
1929	41.454	17.821	59.275
1930	29.969	20.972	50.941 (1)

(1) Bulletin de la Chambre de Commerce.

1930 marque une réduction et à partir de 1931, les chiffres diminuent de façon beaucoup plus sensible. En 1931, 34.569 émigrants passés par le port ; en 1932, 28.156 ; en 1933, 16.328 ; en 1934, 13.674 dont 8.567 émigrants embarqués et 5.107 émigrants débarqués ; en 1935, 13.356, nous sommes loin du chiffre de 1926.

Si l'on compare l'année 1933 à l'année 1929, l'on constate une réduction de 72,4 % sur les émigrants ayant passé par Cherbourg. En 1934, le chiffre de 1933 subit une nouvelle diminution de 16,4 %.

Comme tout le trafic du port, le mouvement d'émigration a subi une régression très importante.

La cause principale de cette diminution réside en le refus et les difficultés imposées par les Etats-Unis aux entrées d'émigrants sur leur sol. On a constaté une réduction très forte de l'émigration vers l'Amérique du Sud. Pour l'Amérique du Nord, la restriction est totale.

Il faut tenir compte également de la tendance de la population à s'équilibrer à travers le monde. L'émigrant se fait rare.

CONCLUSION

Avenir de Cherbourg, port de Commerce

Il est toujours très difficile d'émettre des prévisions et de supputer les chances d'avenir d'un organisme quel qu'il soit, mais en l'époque que nous traversons, le caractère hypothétique d'une opinion ne peut être qu'amplifié.

Avant tout, il ne faut pas prendre comme base la situation actuelle, très anormale du fait de la crise générale que nous subissons. Tablons sur une vie économique régulière et essayons de nous représenter le rôle futur du port de Cherbourg.

Cherbourg va se trouver doté d'un port en eau profonde de toute première valeur, vaste, sûr et facile d'accès, une gare maritime peut-être la plus grande et la mieux aménagée du monde entier, un outillage perfectionné, en un mot, un merveilleux instrument de travail.

Mais l'instrument ne suffit pas, si le travail manque. Quel trafic peut-on donc prévoir pour le port de Cherbourg, trafic marchandises et trafic passagers ?

Nous avons vu les causes qui entravent le développement du trafic marchandises de Cherbourg : hinterland surtout agricole, position géographique excentrique à l'extrémité du Cotentin.

Le principal débouché des produits agricoles : beurre, œufs, fromages, primeurs du Cotentin était, nous le savons, la place de Londres. On peut espérer que le marché londonien actuellement en grande partie perdu par suite de la concurrence étrangère, nous reviendra ; même en ce cas, quelque importance que puissent présenter les expéditions sur Southampton et Newhaven, elles ne nécessiteront pas des bateaux de 10.000 tonnes ou davantage, il suffira de cargo-boats de 1.400 tonneaux, et donc le port en eau profonde ne présentera aucun avantage sur l'ancien.

L'industrialisation du Cotentin créerait un fret intéressant pour les navires visitant Cherbourg. Il est possible que les Mines de Diélette soient

un jour remises en exploitation, leur minerai transporté par fer ou mer à Cherbourg et la sortie du minerai effectuée par Cherbourg. (1)

L'industrialisation du Cotentin vue sous un autre angle pourrait également avoir d'autres résultats appréciables. Pourquoi le minerai extrait des Mines de Diélette n'alimenterait-il pas des hauts-fourneaux, une aciérie ? Il existe déjà à Cherbourg trois usines, qui travaillent pour la Marine, construisent des chaudières, des poutres en fer, des charpentes, des tuyaux, tout ce qui intéresse la machinerie, l'aménagement et l'ameublement des navires. Cherbourg pourrait très bien acquérir une importance comme port de réparations de navires. Ce rôle, il l'occupait autrefois, du temps de la Marine à voiles ; plus récemment, de grands paquebots : La France, le Mauretania, sont venus se faire caréner à Cherbourg, on peut donc avoir espoir en une reprise d'activité de ce côté, ce qui ne ferait que contribuer à la prospérité du port.

Pour ce qui est de la puissance de pénétration du port, on ne peut attendre un changement appréciable. Une situation géographique ne peut se modifier. Cette infériorité, préjudiciable principalement pour l'approvisionnement en charbon de la Basse-Normandie, pourrait se trouver supprimée si la houille américaine venait à supplanter la houille anglaise, mais nous n'en sommes pas là ou nous n'en sommes plus là.

Cherbourg pourrait par contre devenir un grand dépôt de charbons. A l'instar de Malte, Alger, Port-Saïd en Méditerranée, les navires, sans dérouter, viendraient faire leur approvisionnement en charbon, un outillage perfectionné serait nécessaire pour assurer un chargement et un déchargement rapide. La question perd beaucoup d'intérêt pour le charbon puisque la chauffe des navires se fait actuellement en grande partie au mazout, mais rien n'empêcherait Cherbourg de devenir un port approvisionneur de mazout, dans les mêmes conditions qu'un dépôt de charbon. D'ailleurs, le port pétrolier en eau profonde de Querqueville est tout désigné pour cette fonction.

Pour le port pétrolier, lui-même, on peut croire en son avenir. Actuellement, le port est surtout un port d'allègement et de répartition, son rayon de répartition peut s'étendre, par exemple, à toute la Basse-Normandie, le Maine, l'Anjou, la Bretagne Orientale.

(1) Nous apprenons que le dénoyage des Mines de Diélette, travail préparatoire à la reprise de l'exploitation est terminé et que l'évacuation du minerai par mer commencera après la constitution d'un stock de 6.000 tonnes dans les accumulateurs. — 24 Janvier 1937.

On a parlé également de Cherbourg comme port de distribution des denrées coloniales : café, cacao, coton, caoutchouc, apportées par les grands navires et que les bâtiments de faible et moyen tonnage viennent chercher et répartissent entre les divers ports de la côte. Rien ne semble s'opposer à ce trafic. Le port ne dispose pas actuellement des installations nécessaires : outillage et surtout docks. Le môle N° 2 affecté au trafic marchand pourrait très bien recevoir ces aménagements. Cherbourg ne possède pas, il est vrai, un marché comme celui du Havre, son personnel de banquiers, de négociants, de courtiers, d'agents de toutes sortes, rompus à toutes les pratiques commerciales et en relations d'affaires avec tous les pays du monde, mais cette condition est-elle primordiale et essentielle ? Cherbourg a reçu récemment plusieurs navires bananiers dont le déchargement s'est opéré dans les conditions les meilleures.

Le port de Cherbourg continuera à l'avenir à recevoir les marchandises lourdes qu'il reçoit actuellement : nitrates, grains, etc. Son trafic de cabotage, de cailloux et quartzites n'a également pas de raison de cesser.

Voici donc ce que l'on peut conjecturer du trafic futur du port de Cherbourg en ce qui concerne les marchandises. En tant que port de passagers, principale fonction de Cherbourg, le trafic d'escale ne pourra être que facilité grandement par les travaux exécutés et son accroissement ne serait que très normal, à condition naturellement que la situation économique générale redevienne régulière. Les passagers trouveront, en effet, au nouveau port tous les aménagements désirables, pour le confort et la célérité des opérations d'escale. La formule chère aux Américains « From covered pier to covered pier » est actuellement réalisée à Cherbourg.

Mais Cherbourg restera-t-il port d'escale ou deviendra-t-il tête de ligne transatlantique ? Le Président du Syndicat de défense des intérêts du Port s'est prononcé à plusieurs reprises pour la négative. Il semble, d'autre part, que la Compagnie Générale Transatlantique ne saurait non plus songer, étant donnés les très grands travaux accomplis actuellement au port du Havre, à changer sa base pour Cherbourg. Si par suite de circonstances qu'on ne peut prévoir, Cherbourg était appelé un jour à devenir tête de ligne transatlantique, les dispositions actuelles de son port en eau profonde le lui permettraient. Mais, pour l'instant, Cherbourg reste sur son trafic d'escales et n'essaie pas de détourner des ports têtes de ligne, en particulier Le Havre, la fonction qu'ils remplissent actuellement.

Dans son livre « La Marine Marchande Française et son importance dans la vie nationale », M. Candace parle en ces termes du port de Cherbourg :

« La France, avant-garde vers l'Amérique de la presqu'île européenne va se trouver enfin munie, à son extrémité Nord-Ouest à l'endroit le plus favorable, d'un port modèle pour l'absorption des touristes et des hommes d'affaires que les Etats-Unis nous envoient. Sa situation privilégiée à l'égard des touristes américains est jalousée par l'Allemagne, par l'Angleterre, par l'Italie. L'effort de propagande de l'Allemagne est considérable. La tentative des compagnies de navigation italiennes pour drainer sur Gênes et Naples le courant des touristes américains d'origine italienne est bien connue de tous. Il serait dangereux enfin d'oublier qu'avant 1914, Southampton était le principal point de débarquement en Europe des passagers américains. Il y a donc pour nous un rang à conserver autant qu'à conquérir dans le transit européen des passagers d'Outre-Atlantique. Cherbourg a réalisé et réalise en ce moment même sous nos yeux le plus persévérant, le plus intelligent et le plus courageux des efforts pour aboutir à ce résultat nécessaire ».

Nous ne pouvons que souscrire à ce jugement et faire nôtres ces conclusions, elles montrent clairement le rôle éminent du Port de Cherbourg et ses chances d'avenir et d'ajouter avec M. Gauvain : « Fruit de l'audace obstinée de quelques hommes et du labeur continu de plusieurs générations, il doit être pour le pays à la fois une ressource précieuse en cas de conflit et un élément de richesse dans la paix, une garantie de défense et un gage de prospérité ainsi qu'un agent efficace du rapprochement des peuples, tâche intellectuelle autant que matérielle. Il n'en est pas qui réponde mieux à la vocation historique et à la volonté pacifique de la France, aux bienfaits de sa civilisation et aux nécessités de sa politique, à ses traditions et à son génie ».

VU :

Le Doyen,

EDGAR ALLIX.

VU :

Le Président,

WILLIAM OUALID.

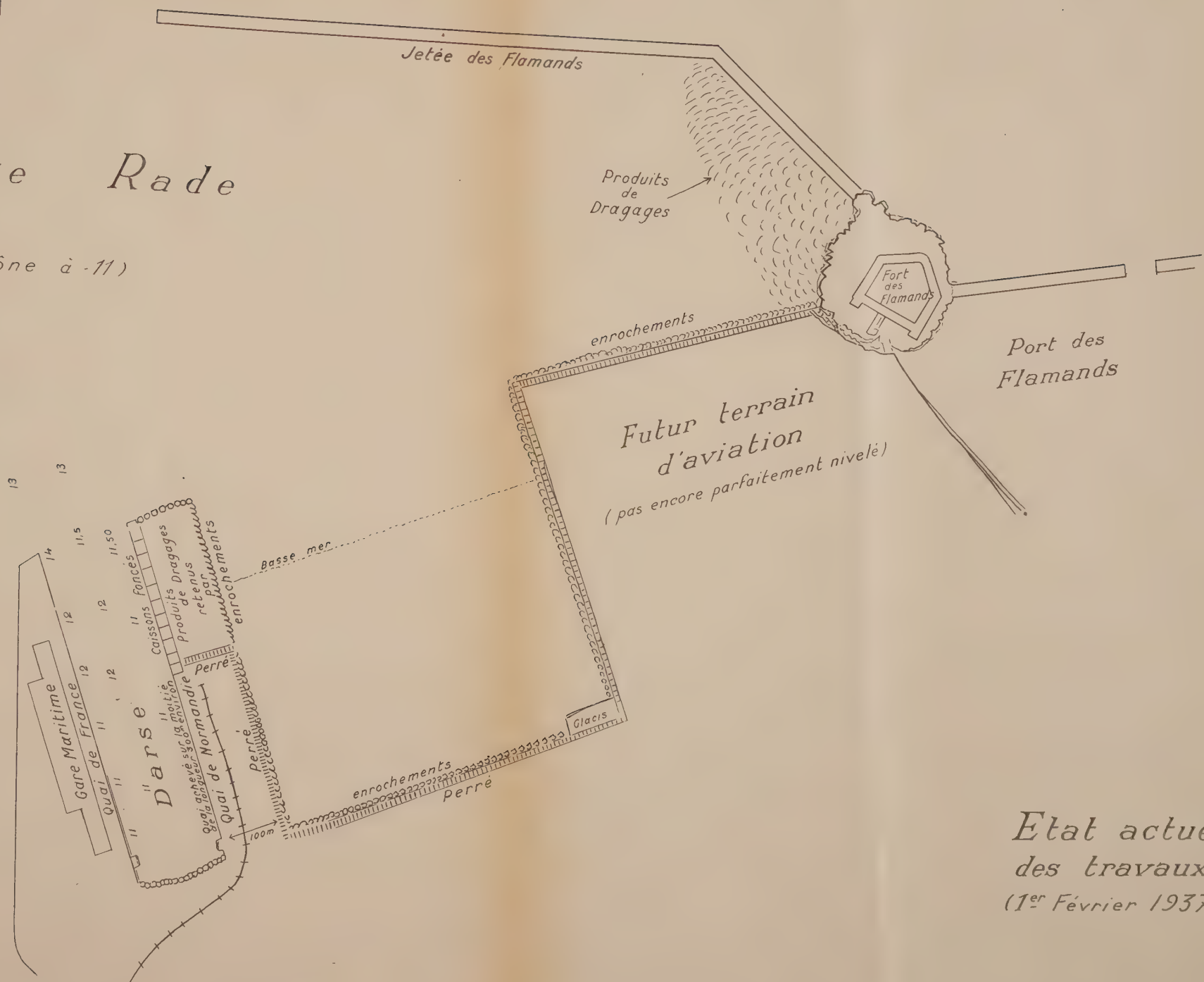
VU et Permis d'Imprimer.

*Le RECTEUR
de l'Académie de Paris,*

S. CHARLETY.

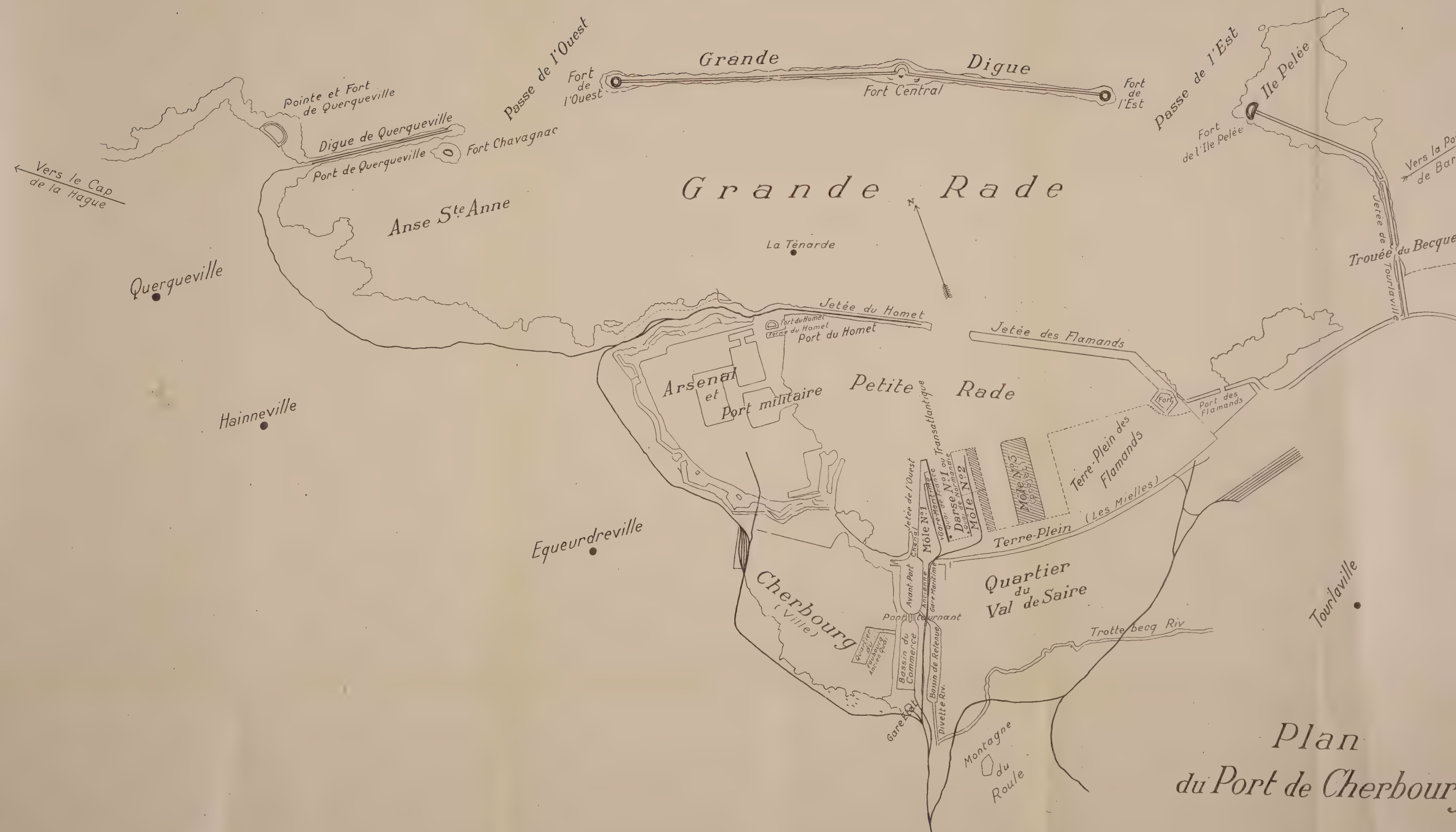
Petite Rade

(Zône à -11)



Etat actuel
des travaux
(1^{er} Février 1937)

La Manche



BIBLIOGRAPHIE

I. — Ouvrages

- GRATIEN CANDACE. *La Marine Marchande Française et son importance dans la vie nationale.*
Payot, 106, boulevard Saint-Germain,
Paris, 1930.
- ALBERT CLAVEILLE. *Nos Ports.*
Plon Nourrit, 8, rue Garancière, Paris, 1921.
- RENÉ FABRE. *Les grandes lignes de paquebots Nord-Atlantiques.*
Editions et Publications Contemporaines,
Paris, 1928.
- PHILIPPE GIDEL. *Les grands Ports français : Caen, Dieppe et Cherbourg.*
Dunod, 47-49, quai des Grands-Augustins,
Paris, 1922.
- MARCEL A. HERUBEL. *La France au travail. En suivant les côtes de Dunkerque à Saint-Nazaire.*
Pierre Roger et C^{le}, 54, rue Jacob, Paris.
- EUGÈNE LIAIS. *Cherbourg, sa ville, son port et son commerce. — Etudes historiques, économiques et commerciales.*
Auguste Mouchel, Cherbourg, 1871.
- CAMILLE PERREAU. *Cours d'Economie Politique professé à la Faculté de Droit de Paris. Année 1927-28.*
- PAUL DE ROUSIERS. *Les grandes industries modernes. Volume IV. Les transports maritimes.*
Armand Colin, 103, boulevard Saint-Michel,
Paris, 1926.
-

II. — Revues et Périodiques

Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce.

Journal de la Marine Marchande, N° Spécial du 3 Septembre 1931.

Journal Officiel.

Journal l'Avenir, 17 Mars 1929. Article de René Tocanne.

Journal Le Petit Parisien. Articles de G. Damiens « L'essor maritime de Cherbourg », N°s des 11 et 18 Février, 5, 17 Mars, 7, 20 Avril, 7. 13 Mai, 3, 11, 20 et 24 Juin 1932.

Journal Cherbourg-Eclair.

Journal de Rouen, 18 Février 1931, 14 Mars 1932.

Le Courrier du Pétrole, 27 Août 1927.

L'Europe Nouvelle, 14 Mars 1931.

L'Illustration. Les grands travaux de France. N° du 1^{er} Juillet 1932.

Revue Economique Internationale. N° Février 1933. Vol. n° 2.
Article de Victor Gauvain.

Revue Maritime. N° Décembre 1928. Article de P. Appell. La naissance d'un grand port moderne.

III. — Documents Divers

PIERRE APPELL. — *Le Capitaine de Vaisseau de la Bretonnière.*

E. MOREL, Cherbourg, 1930.

Documents historiques: — Joseph BONNIN.

A. LE PONT.

M. BERTIN.

A. de CALIGNY.

A. LE PONT fils.

Auguste CAUVIN.

COSTEY.

Eugène LIAIS.

CHALOS. — *Projet de gare maritime.*

Illustration Economique et Financière de la Manche.

N° Spécial du 28 Août 1926.

Port de Cherbourg 1928.

CROQUEVIEILLE. — *Courtiers Maritimes. Droits de Quai. Port de Cherbourg, 1931.*

Manuscrit.

J. HERSENT. — *Cherbourg port de Commerce.*

Rapport — conférence fait à l'assemblée générale de l'Association Française pour le développement des Travaux publics le 1^{er} Février 1919.

A. MACÉ. — *Aviation Commerciale et Postale, 1928.*

Paul MOULIN. — *L'Emigration par Cherbourg.*

Manuscrit.

PAVLOWSKI. — *Conférence faite le 12 Mai 1917 au Syndicat de Défense des Intérêts du Port de Cherbourg.*

C. Th. QUONIAM. — *Pour le port de Cherbourg, 1921.*

Port de Cherbourg, IV^e Région Economique de Basse-Normandie.

Relation des ports et centres commerciaux de France avec l'Amérique, 1923.

Cherbourg port de répartition des produits coloniaux, 1928.

Mission de la Chambre de Commerce de Cherbourg, Etude sur l'organisation des ports transatlantiques:

Relation du voyage, M. C. Th. QUONIAM.

Rapport technique, M. CHALOS. Paris, imprimerie de Vaugirard, 8 à 15, impasse Rousin.

TABLE DES MATIÈRES

Introduction. — Cherbourg port de guerre et port de commerce.

1^{re} Partie. Etude historique du port et du commerce cherbourgeois.

CHAPITRE I. — <i>Origines du port et du commerce cherbourgeois .</i>	13
CHAPITRE II. — <i>Premiers travaux entrepris au port de Cherbourg</i> <i>Construction de la grande digue</i>	15
CHAPITRE III. — <i>Aménagements ultérieurs du port. — Com-</i> <i>merce de Cherbourg</i>	18
§ 1 de 1789 à 1814.	18
§ 2 de 1814 à 1830. Restauration des Bourbons.	20
§ 3 de 1830 à 1848. Monarchie de Juillet.	21
§ 4 de 1848 à nos jours. Aperçu.	24

II^e Partie. Situation actuelle du port. Description des ouvrages.

CHAPITRE I. — DESCRIPTION DU PORT AVANT LES GRANDS TRAVAUX.	25
CHAPITRE II. — TRAVAUX D'EXTENSION DU PORT. — LE PORT EN EAU PROFONDE	29
Section I. — <i>Evolution de la cause du port en eau</i> <i>profonde</i>	29
Section II. — <i>Travaux réalisés.</i>	35
§ 1 La darse et les môles.	35
§ 2 La nouvelle gare maritime.	39
§ 3 L'outillage du port de Cherbourg.	43
SECTION III. — <i>Le financement des travaux</i>	46

III^e Partie. Fonction Economique du Port. Ses trafics.

CHAPITRE I. — <i>Le port de marchandises</i>	56
§ 1 Le port de marchandises avant la guerre.	56
§ 2 Le port pendant la guerre de 1914-1918	63
§ 3 Trafic depuis la guerre	66
1 ^o Importations.	67
2 ^o Exportations	68
3 ^o Cabotage	69
4 ^o Fret transatlantique	71
5 ^o Causes du faible trafic de marchandises du port de Cherbourg	72
§ 4 Le port d'allègement et de répartition pour les pétroles	73
<i>Appendice</i> au Chapitre I. La pêche	74
CHAPITRE II.— <i>Le port de passagers (trafic transatlantique).</i>	78
SECTION I. — <i>Le port d'escales transatlantiques proprement dit.</i>	
§ 1 Origines de Cherbourg port d'escales transatlantiques.	78
§ 2 Trafic d'escales transatlantiques pendant la guerre 1914-1918.	83
§ 3 Trafic d'escales transatlantiques après la guerre jus- qu'en 1930 ; période de progression.	83
§ 4 Trafic transatlantique de 1931 à 1936 ; période de régression	88
<i>Appendice</i> à la section I. — Le mouvement postal. . . .	98
SECTION II. — <i>Le port aérien</i>	100
SECTION III. — <i>Le port d'émigration</i>	106
CONCLUSION. — <i>Avenir de Cherbourg, port de commerce</i>	112
Bibliographie	117
Plan de l'état actuel des travaux .	
Plan du port de Cherbourg.	

